aero JOURNAL HORS-SERIE
Juillet - Août 2014
HS N° 18

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

BOEING B-17 FORTRESS

1943-1945
THE MIGHTY EIGHTH

B-17 FORTRESS

1943-1945
THE MIGHTY EIGHTH

SOMMAIRE

TEXTES : CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT
PROFILS : JEAN-MARIE GUILLOU
PLANS : HUBERT CANCE
COUVERTURE : JERRY BOUCHER

P 4 CHAPITRE 1 — L'HEURE DE VÉRITÉ

P 24 CHAPITRE 2 — TRAGÉDIE EN DEUX ACTES

P 40 CHAPITRE 3 — RETOUR VERS L'ENFER

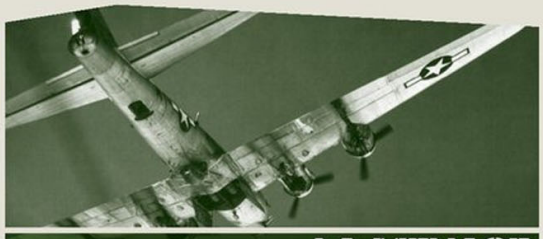
P 58 CHAPITRE 4 — LE CALME ENTRE DEUX TEMPÊTES

P 64 CHAPITRE 5 — « BIG WEEK » LA SEMAINE DÉCISIVE

P 74 CHAPITRE 6 — « BIG-B » MISSIONS SUR BERLIN

P 82 CHAPITRE 7 — LA GUERRE DU PÉTROLE

P 96 CHAPITRE 8 — LA MENACE FANTÔME



P 104 CHAPITRE 9 — MISSION ACCOMPLIE

P 116 CHAPITRE 10 — PROJET « APHRODITE »

Sauf mention contraire, les photos proviennent de l'US NARA.

Couverture :

D-Day Doll, le B-17G-65-BO du 710th BS/447th BG, essuie à la fois le tir des Fw 190 et de la *Flak* en se dirigeant vers son objectif.

Illustration de **Jerry Boucher**. À retrouver sur : www.the-vaw.com

NOTAM

NOTICE TO AIR MEN

THE MIGHTY EIGHTH

Jamais dans l'histoire des conflits militaires une formation n'a atteint la puissance destructrice de la *Eighth Air Force*. À son point culminant, fin juillet 1944, elle comptait 199 641 personnels de tout rang, allant du général trois étoiles au simple seconde classe, en passant par les infirmières, les vaguemestres, les cuistots et tous les « rampants » indispensables au bon fonctionnement d'une force aérienne en guerre. Elle alignait alors quelque 20 000 aviateurs, dont plus de 5 000 pilotes et copilotes. De quoi faire rêver, ou plutôt cauchemarder Göring !

Sa puissance, elle la prouvera en survolant Berlin de jour avec une quasi-impunité. Selon ses propres déclarations, le *Reichsmarschall* n'aurait jamais pensé qu'une telle chose soit possible. Que la *Eighth* ait pris une part prépondérante à la victoire des Alliés en Europe est indéniable.

Toutefois, les études menées peu après la fin des hostilités ont quelque peu modéré ce jugement. Contrairement aux espérances des partisans du « tout stratégique », l'aviation n'a pas réussi à emporter la décision. La faute en incombe à de mauvais choix d'objectifs et à des changements incessants de priorités, mais aussi à la surestimation du pouvoir destructeur des raids aériens et à la sous-estimation de la capacité des Allemands à rapidement remettre en route leurs usines bombardées.

La *Eighth Air Force* a payé au prix fort son implication dans la guerre en Europe : 47 000 de ses aviateurs ont été abattus, dont 26 000 ont été tués. Toute autre organisation se serait écroulée à moins que cela.

Ce troisième et dernier volet consacré au Boeing B-17 Fortress constitue un vibrant hommage à ces dizaines de milliers d'aviateurs américains tombés pour la libération de notre Vieux Continent.

CJE

Aérojournal Hors-Série n°18
Juillet - Août 2014

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0715 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS : Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat É. Teuma Léna
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Ricard, M. Mioduszewska, V. Deraze, N. Bélivier

Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

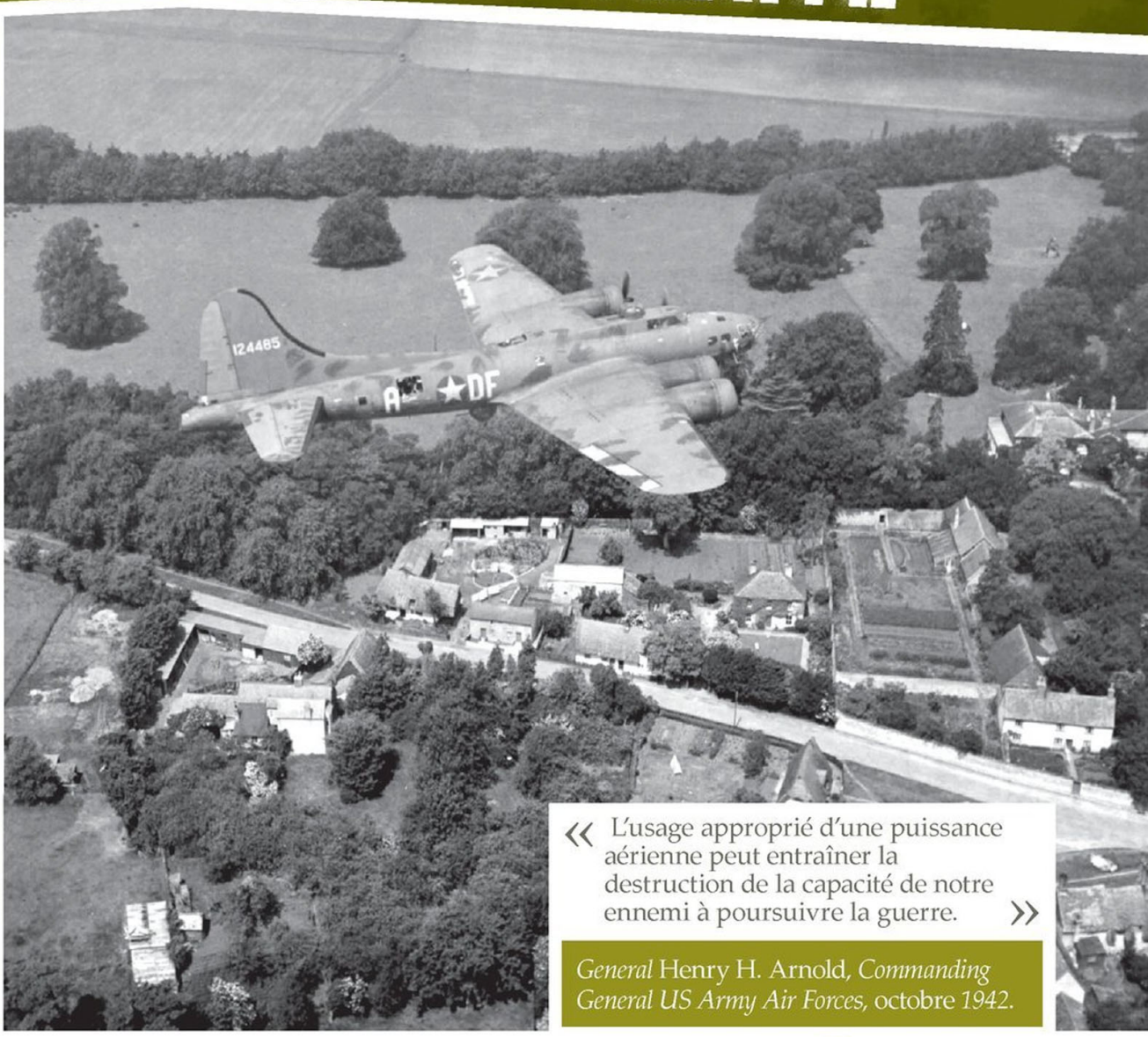
Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070
Bruxelles, Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE 1

L'HEURE DE VÉRITÉ



« L'usage approprié d'une puissance aérienne peut entraîner la destruction de la capacité de notre ennemi à poursuivre la guerre. »

General Henry H. Arnold, *Commanding General US Army Air Forces,* octobre *1942.*

JANVIER - AOÛT 1943

La *Eighth Air Force* aborde 1943 forte des certitudes d'une stratégie raisonnée reposant sur des années de réflexion. Sa lente montée en puissance ne permet pas de dégager des enseignements significatifs de ses premières et timides incursions au-dessus de l'Europe de l'Ouest au terme de l'année 1942 (un peu moins de 1 000 sorties). D'autant moins que la Luftwaffe, quelque peu surprise par l'apparition de ces « portes de grange », n'a pas encore trouvé la parade appropriée. L'USAAF reste alors sur la conviction que ses bombardiers lourds, puissamment armés, peuvent se défendre seuls si leurs formations sont nombreuses et volent bien groupées. Elle manifeste une foi inébranlable, quasi dogmatique, dans la capacité de ses bombardiers à briser l'esprit de résistance du *Reich*, certains stratèges ou supposés tels n'hésitant pas à affirmer que les boys seront rentrés à la maison pour Noël 1943.

▲ Memphis Belle, le B-17F-10-BO (41-24485) mythique de la *Eighth Air Force* – le tout premier Fortress à avoir accompli 25 missions de guerre en Europe, en date du 17 mai 1943, *et* à être rentré aux États-Unis. Auparavant, l'avion pose pour les reporters de guerre au-dessus de la région de Bassingbourn (Cambridgeshire).

Or, s'il est une constante en matière militaire, c'est bien que les plus belles stratégies élaborées en temps de paix résistent difficilement à l'épreuve du feu. Il est encore un peu tôt, en ce début d'année 1943, pour que les Américains en soient vraiment conscients.

BOMBS AROUND THE CLOCK

Après les six premiers mois de guerre, la stratégie de l'USAAF a besoin d'être mise à jour. C'est la tâche qui incombe à l'*Air War Plans Division*. Dans sa nouvelle

▲ Ce B-17E (41-9129) arrive avec le 303rd BG en Angleterre début septembre 1942. Il sera successivement affecté aux 97th, 92nd, 305th, 96th et 388th BG avant d'être déclassé comme avion de servitude en août 1944. (USAF National Museum)

« bible », baptisée AWPD/42 et publiée le 9 septembre 1942, celle-ci renouvelle la liste des cibles prioritaires en y ajoutant les abris des *U-Boote*. Les B-17 et B-24 ayant prouvé qu'ils pouvaient survoler l'Allemagne, la division suggère que le B-29 soit réservé au théâtre du Pacifique. Ce plan, qui reformule la doctrine du bombardement stratégique américain, manifeste le même optimisme aveugle que celui qui l'a précédé (AWPD/1 [1]). La mission n° 14 du 9 octobre 1942 déclenche une vague d'enthousiasme : « Cette mission apporte une nouvelle preuve du bien-fondé du concept de base d'AWPD/42 : l'usage approprié d'une puissance aérienne peut entraîner la destruction de la capacité de notre ennemi à poursuivre la guerre. Elle met en lumière l'importance de maintenir l'offensive aérienne vitale contre l'Allemagne au niveau maximal de nos possibilités. »

Un emballement d'autant plus difficile à comprendre que la *Eighth Air Force* a bombardé… Lille, dont l'éloignement, les industries vitales à l'effort de guerre allemand et les défenses antiaériennes n'ont qu'un lointain rapport avec ce qui attend les bombardiers américains au-dessus du *Reich*, à Schweinfurt ou à Berlin !

Les Américains demeurent persuadés que seul le bombardement diurne offre une précision suffisante pour la destruction d'objectifs industriels sensibles – destruction qui entraînera une forte réduction de la production de matériels militaires et, partant, une diminution de la capacité de l'Allemagne à poursuivre la guerre. Les Britanniques, de leur côté, préconisent une approche indirecte au moyen de bombardements nocturnes visant indistinctement zones militaires, industrielles et civiles.

[1] Cf. Tome I, page 55.

Les stratèges des deux camps critiquent de plus en plus ouvertement la doctrine de l'autre. Les Américains jugent la méthode britannique globalement peu rentable, avec un rapport coût/efficacité insatisfaisant. Les officiers supérieurs de la RAF soulignent que la *Eighth Air Force*, qui ne jure que par une offensive aérienne diurne massive et régulière au-dessus de l'Allemagne, préfère pourtant s'en tenir à des objectifs situés à moins de 500 km de ses bases sous une puissante escorte fournie par la chasse britannique. Et l'arrivée des mauvais jours, couplée au renforcement des défenses allemandes à l'automne 1942, jette sérieusement le doute sur la pertinence de la doctrine américaine.

▶ Deux hommes parfaitement en phase sur la doctrine d'emploi des USAAF : à gauche, le *General* Henry H. Arnold, *Commanding General USAAF*, et à droite, le *Lieutenant General* Ira C. Eaker, chef de la *Eighth Air Force*, lors d'une tournée du chef d'état-major de l'aviation de l'Armée américaine en Grande-Bretagne en septembre 1943. Au centre, Miss Jacqueline Harris, fille du « patron » du RAF *Bomber Command*.

C'est dans cette atmosphère de défiance réciproque que s'ouvre, le 14 janvier 1943, la conférence de Casablanca qui doit définir les grandes orientations stratégiques préalables au futur débarquement en Europe occidentale, bien que celui-ci soit alors arbitré en faveur de « Husky » – l'invasion de la Sicile. Si tous s'accordent à penser que le succès du débarquement sur le continent européen est directement lié à la conquête de la supériorité aérienne, la manière d'y parvenir donne lieu à de vives discussions. À l'instigation de Churchill, les responsables de la RAF font pression sur leurs homologues de l'USAAF pour qu'ils se joignent à leur campagne de bombardement nocturne.

Grâce à une brillante démonstration du *Major General* Ira C. Eaker, *Commanding General, Eighth Air Force*, qui tient de la définition de la géométrie (ou comment raisonner juste sur des figures fausses !), il est finalement admis que les stratégies américaines et britanniques se complètent et que seule une *Combined Bomber Offensive* (CBO) permettra le succès de ce qui est déjà envisagé comme la plus grande opération amphibie de tous les temps.

En fin de compte, les états-majors alliés se laissent séduire par l'idée d'une offensive aérienne « around the clock » (24 heures sur 24), et Churchill donne carte blanche aux Américains en pensant, avec un petit sourire en coin, que s'il n'a pas su les convaincre, les Allemands s'en chargeront !

La « Directive de Casablanca » (CSS 166/1/D), datée du 21 janvier 1943, définit l'ordre des objectifs dévolus aux bombardiers américains basés au Royaume-Uni :

- 1) les chantiers navals de *U-Boote* ;
- 2) l'industrie aéronautique allemande ;
- 3) les moyens de transport ;
- 4) les raffineries ;
- 5) toute autre industrie de guerre ennemie.

Les abris des sous-marins allemands sur la côte française sont volontairement passés sous silence, bien qu'officieusement classés en « 5 », en raison des critiques dont fait l'objet la *Eighth Air Force*, accusée de délaisser les objectifs situés en Allemagne au profit de cibles « plus faciles ».

▲ Alors qu'il se rendait sur Lorient, le 13 janvier 1943, WEREWOLF, le B-17F-27-BO 41-24606 du 358th BS/303rd BG, doit faire demi-tour à la suite d'une panne de moteur. Il se pose en pleine nature près de Dawlish, dans le Devon. L'appareil sera sommairement dépanné sur place pour rejoindre un atelier de l'Air Force dix jours plus tard.

◥ LADY LUCK, un nom de baptême apotropaïque particulièrement populaire, puisque pas moins de 21 B-17 de la 8th AF l'ont porté, sans compter à peu près autant de B-24, plus un certain nombre d'autres types d'appareils sous tous les cieux où l'AAF a combattu. Celui-ci était le B-17F-75-BO 42-29837 du 324th BS/91st BG. Il justifiera pleinement son surnom et passera à travers les gouttes, même après avoir été transféré à la 15th AF en avril 1944 ; il rentrera aux USA deux mois plus tard.

BAISSE DES EFFECTIFS ET DU MORAL

Si le cadre de la CBO est désormais défini, les moyens manquent encore aux Américains pour y participer pleinement. En effet, la *Eighth Air Force* ne dispose que de trois *Bombardment Groups* [2] opérationnels sur B-17 [3] et deux sur B-24 au 1er janvier 1943, et ses effectifs sont inférieurs à ceux d'octobre 1942 ; en février 1943, elle ne peut pas aligner plus de 74 équipages ou avions à la fois. La faute en incombe non seulement à l'impossibilité de transférer de nouvelles unités sur le théâtre européen, mais aussi à l'incapacité de l'Air Force à combler les pertes, tant en matériel qu'en hommes – en grande partie à cause de la forte demande des autres théâtres et en particulier du théâtre méditerranéen [4]. Jusqu'à fin janvier 1943, la 8th AF n'a reçu que 20 équipages de remplacement, alors qu'elle en a perdu 67 et qu'une bonne cinquantaine d'autres est considérée comme au bord du « burn-out ».

Tout cela pèse lourdement sur le moral des hommes et entraîne des critiques acerbes de la part de certains officiers supérieurs, tel le *Colonel* Charles B. « Chip » Overacker, dont son 306th BG vient de perdre neuf équipages au cours des trois dernières sorties [5]. Eaker convoque son officier A-3 (chef des opérations), le *Colonel* Frank A. Armstrong, et lui dit : « Les choses ne se passent pas très bien là-bas. Allons voir ce qui s'y passe. » Les deux hommes [6] débarquent à l'improviste à Thurleigh le 3 janvier 1943. Eaker : « La barrière s'est levée sans que personne ne contrôle notre identité, et le garde nous a fait un geste de la main sans nous saluer militairement. En visitant les hangars, les ateliers et les bureaux, j'ai constaté la même attitude qu'au poste de contrôle. Les hommes étaient très attachés à leur chef et lui à eux, mais les manquements aux règles militaires étaient si graves que je n'ai pu m'empêcher de penser que ce problème devait également se retrouver au combat. » Eaker et Armstrong se réunissent dans le bureau d'Overacker. « "Chip", lui dit Eaker, vous feriez mieux de prendre vos affaires et de venir avec moi. » Se tournant vers Armstrong, il ajoute : « Frank, vous prenez le commandement. Je vous ferai suivre vos fringues. » Overacker sera rapatrié aux States, où il dirigera le *Proving Ground* d'Eglin. Bien que le séjour d'Armstrong ne durera que six semaines, il permettra de redresser la situation et d'insuffler un nouvel élan aux hommes du 306th BG.

Un mitrailleur du 303rd BG, le *Staff Sergeant* William Fleming, écrira en mars 1943 [7] :

« Nous étions sur les nerfs. Il ne restait plus que trois équipages sur les neuf d'origine de notre *Squadron*.

Aucune relève. C'était vraiment difficile de voir un type péter les plombs et se mettre à pleurer. J'ai senti que, moi-même, je n'en avais pas été loin à plusieurs reprises. »

Ce ne sera guère avant le mois de mai que la 8th AF pourra enfin disposer d'une force plus conforme à ses ambitions. En attendant, ses opérations relèvent davantage de l'expérimentation. Elle doit apprendre à ajuster ses procédures et tactiques en fonction de l'éloignement des objectifs, de l'importance de ses formations et des réactions de l'ennemi de manière à être en mesure d'en tirer le meilleur bénéfice une fois qu'elle aura atteint une taille critique.

CAP SUR L'ALLEMAGNE

L'année 1943 ne commence pas sous les meilleurs auspices pour la *Eighth Air Force*. Mais la mission n° 28 du 3 janvier n'est qu'un avant-goût du futur amer qui attend les aviateurs américains en Europe.

L'objectif du jour est constitué par la base de sous-marins de Saint-Nazaire, une déjà vieille connaissance puisque la 8th AF était allée lui rendre visite par trois fois en 1942. Jusqu'à présent, les Américains avaient relativement peu souffert de la *Flak*, parce que la précision de ses tirs laissait à désirer au-dessus de 6 000 m. Toutefois, les Allemands sont des gens qui apprennent vite et qui réagissent avec efficacité. Sur 85 B-17 et B-24 qui ont décollé, seuls 68 atteignent l'objectif, l'usure des avions pesant de plus en plus sur la densité des formations engagées. Une longue approche en ligne droite a été choisie, mais ce qui n'a pas été prévu, c'est un fort vent de face soufflant à plus de 170 km/h. Celui-ci ralentit considérablement les bombardiers, qui volent à la limite de leur vitesse de décrochage. L'approche sur zone va durer une éternité : 10 minutes ! Un délai amplement suffisant pour que les canonniers allemands ajustent leurs tirs. Puis les Focke-Wulf du III./JG 2 prennent le relais ; ils revendiquent 16 Fortress (les *Oberleutnante* Egon Mayer et Siegfried Schnell réalisant chacun un doublé, portant leur palmarès respectif à 58 et 75 victoires), mais trois Fw 190 sont détruits (un tué).

Suite p.10

[2] *Bombardment Group* est la dénomination officielle. Elle est souvent abrégée en *Bomber Group*, *Bomb Group* et même BG. Idem pour les *Bombardment Squadrons*, abrégés en BS.

[3] Le 92nd BG est devenu le *Combat Crew Replacement and Training Center* et ne participe plus aux opérations depuis le 9 octobre 1942.

[4] Une autre raison, rarement prise en compte, qui explique aussi la lente montée en puissance de la 8th AF, est le manque de navires de transport pour acheminer le personnel technique jusqu'au Royaume-Uni. Certains *Fighter et Bombardment Groups* ont vu leur transfert retardé de plus d'un mois dans l'attente de trouver une place pour leurs « rampants » à bord de navires en partance pour l'Angleterre.

[5] Soit un quart de ses effectifs, la dotation de chacun des quatre *Squadrons* n'étant alors que de neuf appareils.

[6] En fait, il y avait un troisième homme, le *Major* Beime Lay Jr., un scénariste d'Hollywood rattaché à l'état-major de la 8th AF, qui s'inspirera de la scène pour le film *Twelve O'Clock High*.

[7] *The Mighty Eighth* – G. Astor – Dell Publishing, New York, 1998.

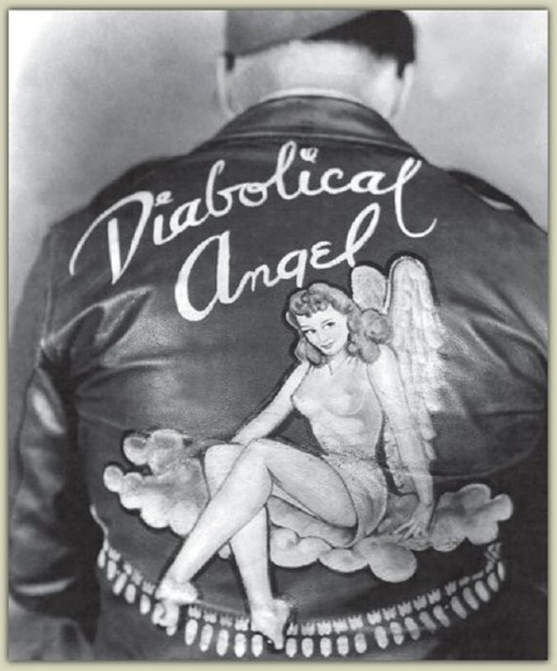
À NOUS LES PETITES ANGLAISES...

L'arrivée en masse de jeunes Américains dans l'Est-Anglie, une vaste région rurale située au nord et au nord-est de Londres, provoque un véritable choc culturel entre les deux populations, comme le narre le *1st Lieutenant* Hal Turrell :

« La plus grande ville était Norwich. C'était une région pauvre, peuplée de gens qui travaillaient dur pour tirer un maigre revenu de leurs terres. Peu de maisons possédaient le confort moderne, un peu comme notre Sud rural, et cette contrée avait l'habitude de fournir beaucoup de volontaires pour les guerres de son pays.

« Les relations entre les Yankees et les Angliches furent d'abord méfiantes, puis cordiales et enfin proches. Ils avaient longtemps combattu seuls. La conscription était de mise, leur pays était un champ de bataille, et, tout à coup, surgirent les Américains. Nous étions mieux habillés, mieux payés et du genre arrogant. À cette époque, la vie des jeunes femmes était quelque peu déroutante. Pendant une longue période, il n'y eut dans le coin que des femmes et quelques hommes âgés. Et voilà qu'elles étaient brutalement envahies par des centaines de jeunes hommes. Les bases américaines donnaient souvent des soirées dansantes. On envoyait des camions jusqu'à la ville la plus proche, on annonçait le bal, et les filles montaient dans les camions. En fin de soirée, on les raccompagnait à la ville. Parfois, une ou deux filles ne rentraient pas avant plusieurs jours.

« Quand nous étions en opérations, les filles ne souhaitaient pas nous fréquenter de trop près. Elles savaient que si elles nourrissaient quelques sentiments pour un garçon et qu'il ne revenait pas, ce serait trop dur à supporter. Alors, tout le monde se contentait de flirts sans lendemain. De nombreux personnels au sol se sont mariés à des Anglaises. Je crois que 60 000 d'entre elles ont émigré en Amérique après la guerre. L'Armée décourageait les unions et faisait tout pour les rendre difficiles. Je n'ai jamais compris les motifs de cette politique stupide. »



▼ Shocking, isn't it ? En même temps, si les jeunes Américains sortaient en ville dans cette tenue, on peut comprendre que les indigènes aient été quelque peu surpris... DIABOLICAL ANGEL était un B-17G-90-BO (43-38541) du 612th BS/401st BG.

Le *Sergeant* W. J. « Red » Komarek, mitrailleur de queue d'un B-24, revient sur les relations avec les jeunes Anglaises :

« Nos chefs nous avaient prévenus que pour fréquenter les jeunes filles, il fallait que nous leur soyons présentés de manière formelle et que les Anglais étaient beaucoup plus collet monté que nous autres. Nous avons vite découvert que tel n'était pas le cas. Ils avaient dû pêcher leurs informations dans de vieux films britanniques. De notre première visite en ville (Huntington), nous avons retenu que les "formalités" entre les filles et les garçons différaient peu de ce qui se passait chez nous. »

Le *Staff Sergeant* Whit Hill, mécano au 91st BG, se souvient de son séjour en Angleterre :

« La vie en Angleterre était austère, la nourriture était rationnée, il y avait peu de voitures, et leurs habitudes nous

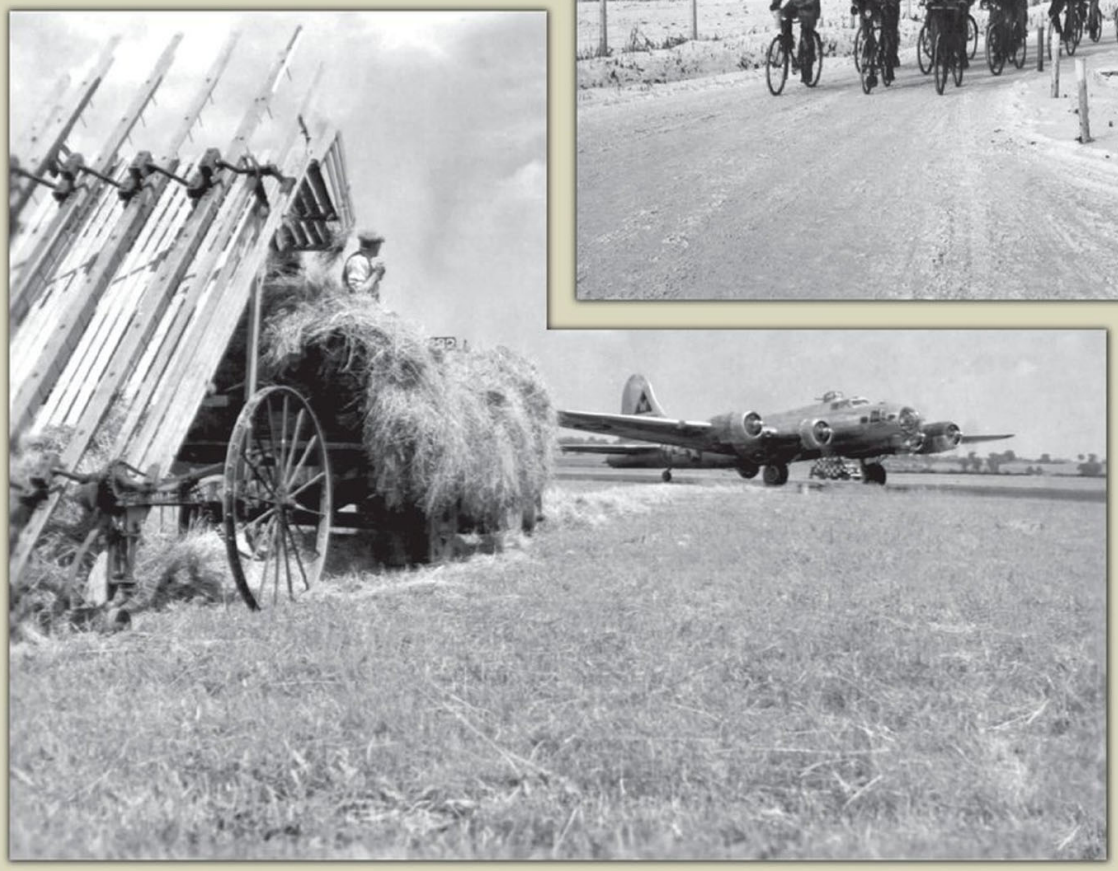
▲ Un groupe d'aviateurs américains déguste une pinte de bière devant le pub Sir John Barleycorn à Cadnam (près de Southampton) en compagnie de deux infirmières de la Croix-Rouge. Le pub existe toujours et n'a pas beaucoup changé, comme en témoignent des photos récentes que l'on peut trouver sur la toile (genre « Then and Now »). (IWM)

déconcertaient. Les salons de thé et les pubs avaient des horaires tordus. Les pubs ouvraient à 10 heures, fermaient à 14 heures, puis rouvraient de 18 à 22 heures. Ça nous a pris un moment pour nous y habituer, mais ces pubs étaient une véritable bénédiction. Si on ne levait pas une fille avant 22 heures, on pouvait rentrer à la base pour une bonne nuit de sommeil. En revanche, si on était plus chanceux, on n'avait pas à rester assis au bar jusqu'aux petites heures du matin pour lui dire au revoir en lui serrant la main.

« Tous mes copains avaient des bicyclettes. Cela nous permettait de fréquenter les pubs éloignés de la ville, où nos compatriotes n'allaient pas. De ce fait, on s'est fait beaucoup d'amis dans les petites villes et les villages comme Bassingbourn, Ashworth ou Arrington. Pour boire un whisky, il fallait connaître le jour de livraison de chaque pub. En revanche, quand on avait une perm de quarante-huit heures, on filait à Londres. Venant de Philadelphie, je me suis tout de suite senti chez moi. Lors de ma première visite au dancing de Hammersmith en 1942, alors que l'orchestre jouait un fox-trot enlevé, je me suis mis à danser le boogie. J'ai alors senti une petite tape sur mon épaule, et un gentleman m'a aimablement dit : "*On ne pratique pas ce genre de danse ici, Yankee !*" Ce ne fut qu'une question de temps… » ■

▲ À bicyclette… En Angleterre, les Américains découvrent ce moyen de transport simple, économique et excellent pour la santé, qui les change de leurs luxueuses limousines à moteur V8.

◣ D'accord, ce n'est pas un B-17 mais un B-24, mais ces jeunes filles dans leurs jolies robes de printemps étaient certainement venues davantage pour rendre visite aux mécaniciens américains que pour faire du spotting.



◀ Un B-17G du 398th *Bombardment Group* se prépare à décoller depuis la piste de Nuthampstead (à 20 km au SSO de Cambridge) sous le regard sans doute un peu blasé d'un fermier du coin.

▲ LADY LUCK, avion de remplacement, vient prendre la place de MEMPHIS BELLE après que ce Fortress aura été retiré des opérations. On le voit ici en train de s'assembler pour la mission n° 176 sur Tours (Saint-Pierre-des-Corps) le 5 janvier 1944.

Les pertes totales américaines s'élèvent à 7 B-17 (dont 3 abattus par la *Flak*) ; 47 autres ont été endommagés à des degrés divers (certains avions s'écrasent au retour, tuant plusieurs membres d'équipage). Si le bombardement est considéré en haut lieu, ni plus ni moins, comme « le plus réussi de toute la guerre », son coût est particulièrement exorbitant : 10,9 % en perte directe à l'ennemi et plus de 25 % en incluant les avions indisponibles à long terme ou rayés des contrôles.

Soumis à une forte pression à la fois de Washington et des Britanniques, Eaker profite de la promesse d'un temps (enfin) clément dans le ciel du nord de l'Allemagne pour envoyer pour la première fois ses *Heavies* au-dessus du *Reich* le 27 janvier 1943. La mission n° 31 voit décoller 64 B-17 en direction des chantiers navals de Vegesack, petite ville industrielle sur la Weser, à quelques kilomètres de Brême. Au bout d'une heure de vol, il n'en reste plus que 55. Comme le temps est en train de tourner, le *Colonel* Frank A. Armstrong, qui conduit l'expédition, décide de se rabattre sur l'objectif secondaire : le port de Wilhelmshaven. Les Fortress ne bénéficient d'aucune escorte, mais la Luftwaffe n'a à leur opposer que les Bf 109 G-1 du I./JG 1, dont l'armement est inadapté au combat contre les *Viermots*. Les Allemands revendiquent quatre victoires, mais laissent trois pilotes tués et quatre avions détruits dans l'affaire. En fait, seuls deux B-24 sont portés disparus, en plus du B-17F du *Captain* Vance W. Beckham (5 tués, 5 prisonniers).

La réponse totalement inadaptée des défenses allemandes (« pathétique », dira un officier britannique monté comme observateur dans un B-17) ne manque pas de surprendre les Américains, qui s'attendaient à une réaction beaucoup plus vive qu'au-dessus de la France. La raison en est que, comme l'avait justement remarqué le *Brigadier General* Carl Spaatz en août 1942, « la chasse allemande est étalée sur ce front sur une ligne étroite et sans profondeur » [8]. Chasseurs et *Flak* du nord de l'Allemagne n'ont pas encore l'habitude de combattre ces mastodontes des airs, mais ils vont vite se ressaisir, et la Luftwaffe ne va pas tarder à donner plus de profondeur à sa « ceinture de chasse » et à remanier l'organisation du contrôle terrestre. La *Reichsverteidigung* (défense du *Reich*) se met lentement en place et, dans quelques mois, elle constituera l'un des plus redoutables boucliers aériens de toute la guerre [9]. Aussi optimistes restent-ils, les chefs de la *Eighth Air Force* ne se font guère d'illusions à ce sujet.

La réaction allemande ne se fait pas attendre. Lors de la mission n° 33 du 4 février, qui visait Hamm à l'origine mais échoue à Emden pour des raisons climatiques, la Luftwaffe envoie tout ce qu'elle a sous la main, y compris les Bf 110 de chasse de nuit du IV./NJG 1 venus de Leeuwarden. Ces pilotes n'ont aucune expérience du combat diurne contre les quadrimoteurs, mais les huit appareils qui se présentent exécutent une attaque en tout point remarquable dans les six heures des B-17. Ils en revendiquent trois (dont un revendiqué par l'un des grands as de la *Nachtjagd*, l'*Oberleutnant* Hans-Joachim Jabs), mais tous sont touchés à des degrés divers, deux étant détruits dans un atterrissage forcé au retour. La *Eighth Air Force* perd 5 B-17 sur les 39 qui ont bombardé (13 %), soit deux aux 91st et 305th BG et un au 303rd.

Le 26 février (mission n° 37) voit le retour de la 8th AF sur Wilhelmshaven. Sur les 93 B-17 et B-24 qui ont décollé, 65 se présentent sur l'objectif. Si la *Flak* ne semble guère plus dangereuse que lors de la mission précédente, les chasseurs ont gagné en force et en audace, quoique les équipages américains remarquent que, contrairement à leurs homologues basés en France, ils répugnent à attaquer frontalement. Ce qui semble encore plus notable, c'est que le contrôle terrestre maîtrise totalement la situation et gère l'ensemble des interceptions,

[8] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 12 (septembre 2012), p. 48.

[9] Cf. la série sur la *Défense du Reich* dans *Aéro-Journal* n° 10 (juin 2009) à n° 14 (février 2010).

bien qu'elles concernent plusieurs secteurs différents (et souvent antagonistes). Il est vrai qu'il a bien été aidé par le plan de vol peu déconcertant des bombardiers, qui ont longtemps longé la côte au large des îles de la Frise. Il a néanmoins été capable de rameuter des chasseurs basés dans le centre de l'Allemagne. Le IV./NJG 1 s'illustre à nouveau, revendiquant deux victoires (une seule homologuée), mais perd son grand as, l'*Oberleutnant* Ludwig Becker, titulaire de 44 (ou 46) victoires et décoré de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub*. L'OKW tentera d'interdire l'utilisation des chasseurs de nuit dans la lutte contre les *Viermots* américains pour éviter une hémorragie de spécialistes hautement qualifiés ; en raison des circonstances, il ne pourra qu'en limiter l'usage. La mission n° 37 coûte huit bombardiers à la 8th AF, abattus ou réformés au retour (12 %).

En février, plusieurs missions doivent être annulées ou rappelées à cause du mauvais temps. La *Eighth Air Force* n'en perd pas moins 24 appareils en seulement 5 raids, avec un taux de pertes flirtant avec les deux chiffres. Mars est du même acabit, mais le nombre de sorties est considérablement accru (716 contre 577 au cours des deux premiers mois de l'année), ce qui permet de diminuer le taux d'attrition à 3,2 %.

DES CERTITUDES AUX ÉVIDENCES

Le 18 mars, Eaker réalise enfin son premier raid à 100 bombardiers (mission n° 45) – ou presque, parce que seulement 97 B-17 et B-24 attaquent les chantiers navals de la Bremer Vulkan Schiffbau- und Maschinenfabrik à Vegesack qui avaient échappé à la mission n° 31. Les conditions météorologiques sont parfaites pour les bombardiers… mais aussi pour la *Flak* et la Luftwaffe. Toutefois, malgré un nombre impressionnant d'unités engagées, les résultats sont assez maigres pour la chasse allemande ; seuls un B-24 et un B-17 sont abattus, un second B-17 s'écrasant à l'atterrissage. Plusieurs quadrimoteurs sont endommagés par la *Flak*.

Lors du *bomb run*, le *1st Lieutenant* Jack B. Mathis, « maître bombardier » du 359th BS/303rd BG, est mortellement blessé, mais il accomplira sa tâche avec succès, avant de succomber à ses blessures. Il est le premier membre de la *Eighth Air Force* à être décoré de la *Medal of Honor* (voir encadré).

Le rapport officiel établi après le débriefing des équipages et le retour de l'avion de reconnaissance photographique évoque une grande réussite. Des dégâts considérables ont été infligés aux chantiers navals, et sur les quinze Type VII en cours de construction, un a été détruit et sept autres fortement avariés. Il est estimé que l'activité de la Bremer Vulkan sera fortement réduite pendant un an. Winston Churchill et le chef d'état-major de la RAF adressent un télégramme de félicitations à Eaker.

Toutefois, la réalité est bien différente, et ce cas illustre à merveille la difficulté à traiter de manière définitive certains objectifs ainsi que les limites de l'interprétation des photos aériennes. L'étude des documents allemands après la guerre démontrera que si les points d'impact des bombes ont été correctement répertoriés, l'étendue des dégâts a été surestimée dans les grandes largeurs, tout comme a été exagéré l'effet du bombardement sur la production. Les avaries infligées aux *U-Boote* repérés sur les cales de construction ont été insignifiantes, soit parce que les bombes se sont brisées à l'impact et ont fait plus ou moins long feu, soit parce qu'elles ont pénétré en profondeur dans le béton, ce qui a dilué leur effet détonant.

Suite p.15

◀ Deux B-17 non identifiables survolent Lorient lors du raid du 6 mars 1943. Plus de 162 tonnes de bombes s'abattent sur la ville martyre, achevant de raser les quartiers proches du port.

MEDALS OF HONOR

La *Eighth Air Force* verra huit de ses membres honorés de la plus haute décoration américaine, la *Medal of Honor*, dont trois seront décernées à titre posthume.
Les origines de la *Medal of Honor* remontent au *Badge of Military Merit*, créé par George Washington le 7 août 1782, en pleine guerre d'Indépendance. Cette décoration récompense les faits de guerre héroïques et s'adresse à tous les soldats, quel que soit leur grade [A].
La *Medal of Honor*, proprement dite, est instituée par une loi datée du 12 juillet 1862. Pendant la Seconde Guerre mondiale, 464 médailles seront décernées.
Toute proposition doit être approuvée par le Congrès, et la décoration est normalement remise en main propre par le président, au nom du Congrès [B], au récipiendaire ou au plus proche membre de sa famille si elle est décernée à titre posthume. Sur les théâtres extérieurs, la cérémonie est présidée par un membre du gouvernement ou l'officier le plus haut gradé.
Des citations officielles reprises ci-dessous, nous avons fait grâce au lecteur des premiers et derniers paragraphes, où il est surtout question d'appel du devoir, de sens du sacrifice, de courage inébranlable et d'exemple pour tous. Nous pensons que le reste de la citation suffit pour se rendre compte de la conduite hors du commun des impétrants.

18 mars 1943 – Brême
***1st Lieutenant* Jack B. Mathis ( )**
Bombardier // 303rd *Bombardment Group*

« Le 1st/Lt. Mathis, en tant que bombardier leader de son *Squadron*, évoluant au milieu d'un barrage antiaérien dense et précis, venait de commencer son approche, de laquelle son *Squadron* était entièrement dépendant pour exécuter un bombardement de précision, quand il a été atteint par un tir ennemi. Son bras droit a été fracassé, il a été grièvement blessé à l'abdomen et projeté jusqu'à l'arrière de son compartiment. Sachant que le succès de la mission dépendait de lui, le 1st/Lt. Mathis, à force de détermination et de volonté, bien que mortellement blessé, a repris sa place derrière son viseur et a largué ses bombes avant de mourir à son poste. »

1er mai 1943 – Brest
***Staff Sergeant* Maynard H. Smith**
Mitrailleur de sabord // 306th *Bombardment Group*

« L'appareil a été touché à plusieurs reprises par l'artillerie antiaérienne et des obus tirés par des avions de chasse ; deux membres d'équipage ont été grièvement blessés, le circuit d'oxygène de l'appareil et plusieurs câbles des gouvernes ont été sectionnés, tandis que le feu prenait à la fois dans le compartiment du radio et au milieu de l'appareil. La situation était devenue si préoccupante que trois membres de l'équipage ont préféré sauter en parachute au-dessus de la mer. Le Sgt. Smith, qui effectuait sa première mission de guerre, a choisi de rester pour, tour à tour, combattre l'incendie, administrer les premiers soins au mitrailleur de queue et manier les mitrailleuses de sabord. L'oxygène s'échappant du circuit alimentait l'incendie, dont l'intensité est devenue telle que les munitions du compartiment radio ont explosé, et que la radio, l'affût de la mitrailleuse et les caméras ont fondu. Le Sgt. Smith a jeté par-dessus bord les caisses de munitions qui explosaient, puis combattu le feu jusqu'à épuisement des extincteurs, manié les mitrailleuses jusqu'à ce que les chasseurs ennemis rompent le combat, administré de nouveaux soins à son camarade blessé et, en s'enroulant dans une couverture protectrice, éteint l'incendie à la main. »

26 juillet 1943 – Hanovre
***Flying Officer* John C. Morgan**
Copilote // 92nd *Bombardment Group*

« Une attaque frontale a fait éclater le pare-brise et le crâne du pilote. Celui-ci s'est effondré sur le manche en l'agrippant fermement. Le 2nd/Lt. [*sic*] Morgan a repris les commandes et, à la force des poignets, a réussi à le remettre en formation, malgré les efforts contraires du pilote dans un état de semi-inconscience. L'interphone ayant été détruit, il n'a pas pu demander de l'aide. À ce moment, le mitrailleur de la tourelle supérieure s'est affalé sur le plancher, un bras fracassé et une grave blessure au ventre. Les mitrailleurs de sabord, de queue et le radio avaient perdu connaissance à cause du manque d'oxygène, et, ne les entendant plus tirer, le copilote a cru qu'ils avaient quitté l'avion. Le pilote continuait à vouloir commander l'avion en dépit du bon sens. Il ne restait que la perspective de survoler l'objectif, puis de trouver une base amie sans assistance. Face à cette situation désespérée, le 2nd/Lt. Morgan a pris la décision de continuer et de protéger tous les membres de l'équipage qui étaient encore à bord, et, deux heures durant, il a maintenu la formation, une main sur le manche et l'autre tenant le pilote très agité, avant que le navigateur n'entre dans le poste de pilotage et n'apporte son aide. »

[A] Elle est strictement réservée aux membres de l'Armée américaine, bien qu'il y ait eu quelques exceptions, comme des soldats canadiens, Charles A. Lindbergh et même le Soldat inconnu.

[B] D'où le fait qu'elle est souvent appelée de manière erronée *Congressional Medal of Honor*.

20 décembre 1943 – Brême
Technical Sergeant Forrest L. Voster
Radio // 303rd *Bombardment Group*

« Après le bombardement, l'appareil dans lequel se trouvait le T/Sgt. Vosler a été l'objet de multiples attaques vicieuses de la part de chasseurs ennemis. Dès le début, un obus de 20 mm a explosé dans le compartiment du radio, blessant douloureusement le T/Sgt. Vosler aux jambes et aux cuisses. Au même moment, un coup direct a grièvement blessé le mitrailleur de queue et a mis ses armes hors d'usage. Comprenant qu'il devait protéger la partie la plus vulnérable de l'avion, le T/Sgt. Vosler a maintenu un feu roulant avec une volonté inflexible. Peu après, un autre obus de 20 mm a explosé, blessant le T/Sgt. Vosler à la poitrine et au visage. Des fragments de métal se sont logés dans ses yeux, altérant sa vision au point qu'il ne distinguait plus que des formes floues. Faisant preuve d'une ténacité et d'un courage au-dessus de la moyenne, il a continué à manier ses armes en refusant d'être soigné. La radio avait été endommagée pendant la bataille, et, quand le pilote a annoncé qu'il allait amerrir, bien qu'aveugle et opérant au toucher, le T/Sgt. Vosler a réussi à la réparer et à envoyer des signaux de détresse, malgré plusieurs pertes momentanées de conscience. Après que l'avion a amerri, le T/Sgt. Vosler est sorti sur l'aile sans aide et a tenu le mitrailleur blessé pour ne pas qu'il glisse à l'eau, jusqu'à ce que leurs camarades les fassent monter dans le canot. »

◣ Le *1st Lieutenant* Jack B. Mathis (à droite) est le premier soldat américain du théâtre d'opérations européen à recevoir la *Medal of Honor*. On le voit ici en compagnie d'une partie de l'équipage du *Lieutenant Colonel* Eugene A. Romig (second en partant de la droite), officier des opérations du 303rd *Bombardment Group*.

▼ C'est en grande pompe que, sur le terrain de Thurleigh, le *Staff Sergeant* Maynard H. Smith (au centre de la première rangée) va recevoir la *Medal of Honor* des mains de Henry L. Stimson, secrétaire d'État à la Guerre (à l'extrême gauche de la même rangée), le 15 juillet 1943. À la gauche de Smith, son commandant de groupe, le *Lieutenant Colonel* George L. Robinson. Alignée juste derrière, la fine fleur de l'Armée américaine en Europe (ETOUSA). Du premier à l'arrière-plans : le *Brigadier General* James C. Crockett (adjoint du chef d'état-major du I *Armored Corps*), le *Major General* Idwal E. Edwards (commandant adjoint ETOUSA), le *Major* E. Shumaker (aide de camp du général Devers), le *Lieutenant Colonel* William H. S. Wright (conseiller Air de M. Stimson), *Brigadier General* Frederick H. Anderson (commandant VIII *Bomber Command*), *Major General* Ira C. Eaker (commandant *Eighth Air Force*), *Lieutenant General* Jacob L. Devers (commandant ETOUSA), M. H. H. Bunday (assistant spécial de M. Stimson) et *Major General* Alexander D. Surles (directeur du bureau des Relations publiques du *War Department*).

20 février 1944 – Leipzig
1st Lieutenant William R. Lawley Jr.
Pilote // 305th *Bombardment Group*

« En arrivant sur l'objectif, il [1st/Lt. Lawley] a été attaqué par une vingtaine de chasseurs, qui ont fortement endommagé son avion et lui ont fait quitter sa formation. Huit membres de l'équipage ont été blessés, et le copilote a été tué par un obus de 20 mm. Un moteur était en feu, les gouvernes déchiquetées et le 1st/Lt. Lawley blessé au visage. Dégageant le corps sans vie du copilote affalé sur les commandes, il a redressé l'appareil qui était parti en piqué prononcé avec sa seule main gauche. Le tableau de bord et le pare-brise étaient maculés de sang, et la visibilité était nulle. Avec sa pleine charge offensive, l'appareil était difficile à manœuvrer, et les bombes ne pouvaient pas être larguées parce que les râteliers étaient gelés. Après qu'il a donné l'ordre d'évacuation, l'un des mitrailleurs de sabord est venu l'informer que deux hommes étaient si grièvement blessés qu'ils ne pouvaient pas sauter. L'incendie du moteur était en train de se propager, augmentant les risques d'explosion. Des chasseurs ennemis l'ont à nouveau attaqué, mais par d'habiles évolutions, il a réussi à les semer. Un autre moteur a pris feu, mais l'incendie a été éteint par des manœuvres adroites.

Le 1st/Lt. Lawley est resté à son poste, refusant tout soin jusqu'à ce qu'il s'écroule, épuisé par une importante hémorragie, une forte commotion et la débauche d'énergie nécessitée par le maintien de l'appareil en ligne de vol. Ranimé par le bombardier, il a repris les commandes. Au-dessus de la côte anglaise, un moteur est tombé en panne d'essence et un autre a pris feu jusqu'à ce que l'appareil se pose en catastrophe sur une petite base de chasse. »

20 février 1944 – Leipzig

***2nd Lieutenant* Walter E. Truemper ( )**
Navigateur
***Sergeant* Archibald Mathies ( )**
Mécanicien de bord
351st *Bombardment Group*

Deux Medals of Honor à un même équipage pour une même mission est un événement plutôt rare.
Leur appareil a été mis à mal par une formation de chasseurs allemands. Le pilote a perdu connaissance, le copilote a été tué et le radio grièvement blessé. Les deux hommes se sont emparés des commandes et ont ramené l'appareil jusqu'à la base de Polebrook. Truemper a alors donné l'ordre à l'équipage de sauter, mais ni lui ni Mathies n'ont voulu le suivre, voulant à tout prix sauver le pilote. Leur commandant d'escadrille, qui les observait depuis son avion, leur a donné l'ordre de sauter, parce qu'il savait qu'ils n'avaient pas les compétences pour réussir à poser l'appareil. Ils ont refusé d'obéir et ont effectué deux tentatives d'atterrissage avant de s'écraser à la troisième. Truemper, Mathies et le pilote ont été tués.

11 avril 1944 – Madgebourg

***1st Lieutenant* Edward S. Michael**
Pilote // 305th *Bombardment Group*

« La formation à laquelle appartenait le 1st/Lt. Michael a été assaillie par un essaim de chasseurs. Son avion a été pris pour cible, et les chasseurs ont poussé leurs attaques à fond sans se préoccuper de l'escorte alliée ni de l'intensité de leur propre *Flak*. Son avion a été criblé du nez à la queue d'obus explosifs et a quitté la formation, suivi par un grand nombre de chasseurs, qui ont continué à lui tirer dessus pendant sa descente. Un obus a explosé dans le poste de pilotage, blessant le copilote, fracassant le tableau de bord et faisant éclater l'une des vitres latérales. Le 1st/Lt. Michael a été douloureusement blessé à la cuisse droite. Du liquide hydraulique s'est répandu sur le pare-brise, bouchant toute visibilité vers l'avant, et de la fumée a envahi le poste de pilotage. Les gouvernes n'ont plus répondu, et l'avion a perdu 900 m avant de pouvoir être redressé. Le radio l'a informé que la soute à bombes était la proie des flammes à la suite de l'explosion de trois obus qui avaient mis le feu aux bombes incendiaires. Avec sa charge de bombes et beaucoup de carburant dans les réservoirs, le danger de voir le feu gagner tout l'avion et le faire exploser était imminent. Après avoir tenté en vain de libérer les bombes avec le levier d'urgence, le 1st/Lt. Michael a aussitôt donné l'ordre d'évacuation, et sept hommes ont sauté hors de l'avion. Voyant le bombardier continuer à tirer sur les avions ennemis avec les armes du navigateur, le 1st/Lt. Michael lui a donné l'ordre de sauter immédiatement parce que l'avion était susceptible d'exploser à tout moment. Quand le bombardier a voulu enfiler son parachute, il s'est rendu compte qu'il avait été criblé de shrapnels et était inutilisable. Le 1st/Lt. Michael a compris que, s'il abandonnait l'avion, le bombardier était voué à une mort certaine. Il a alors opté pour un atterrissage forcé. Avec un complet dédain pour ses propres blessures, mais ne pensant qu'à sauver les deux autres membres de l'équipage, il a fini par se débarrasser des chasseurs ennemis par de brutales manœuvres évasives, malgré l'état délabré de son avion. Après avoir subi leurs attaques pendant quarante-cinq minutes, il a finalement réussi à les perdre dans un nuage. En en sortant, il a essuyé un violent tir de barrage de la *Flak*, qui l'a obligé à voler au ras de la cime des arbres, tandis que les tours de *Flak* continuaient à l'asperger de projectiles. Il est parvenu au-dessus de la France, désormais assuré qu'il pouvait tenter à tout moment de poser l'appareil sur le ventre, mais il était décidé à voler le plus loin possible pour augmenter les chances d'évasion. Le 1st/Lt. Michael a continué à piloter jusqu'à ce qu'il s'évanouisse à cause de la quantité de sang qu'il avait perdue et qui formait une mare sur le plancher. Le copilote a pu atteindre l'Angleterre et a avisé un terrain de la RAF proche de la côte. Recouvrant ses sens, le 1st/Lt. Michael a insisté pour reprendre les commandes. Le train était inutilisable, les portes de la soute bloquées en position ouverte, et le système hydraulique et l'altimètre étaient hors service. En outre, le badin avait été détruit, la tourelle ventrale était coincée avec les mitrailleuses pointées vers le bas, et les volets ne répondaient plus. En dépit de ces obstacles apparemment insurmontables, il a posé l'appareil sans encombre. » ■

▼ Le *2nd Lieutenant* John C. Morgan reçoit la *Medal of Honor* des mains du *Lieutenant General* Ira C. Eaker le 18 décembre 1943.

Les interprétateurs n'ont pas su apprécier la capacité d'absorption des dégâts par ce type d'objectif. L'activité avait repris dès la semaine suivante, et, un mois et demi plus tard, les cadences étaient revenues au niveau antérieur au bombardement. En règle générale, les attaques contre les chantiers navals, tant par l'USAAF que par la RAF, n'auront que peu d'effets sur la production des sous-marins, sauf au cours des derniers mois de la guerre, quand les *U-Boote* ne représenteront alors plus la même menace que début 1943.
De même, l'USAAF tarde à se rendre compte de l'inanité de ses efforts contre les abris des sous-marins sur la côte atlantique. En treize raids sur les principales bases (Saint-Nazaire, Lorient et Brest), menés entre le 23 janvier et le 10 juin, pas moins de 1 645 tonnes de bombes sont larguées sur ces cibles. Les villes sont rasées, mais les abris restent opérationnels. En mai 1943, le *Großadmiral* Karl Dönitz déclarera : « Les Anglo-Saxons ont tenté d'éradiquer la menace de la guerre sous-marine par tous les moyens à leur disposition. On sait que les villes de Saint-Nazaire et de Lorient ont été rayées de la carte. Il n'y a plus un chat dans ces villes. Rien d'autre que les abris des sous-marins ne subsiste. »

LES VICTOIRES DES MITRAILLEURS

Bien que nous ne souhaitions pas nous étendre sur les revendications des mitrailleurs américains, parce qu'elles n'ont qu'un lointain rapport avec les véritables pertes de la Luftwaffe, il nous semble néanmoins nécessaire d'en dire quelques mots. Il n'est pas question de mettre en doute leur bonne foi. Il est bien évident que, dans le feu de l'action, lorsque plusieurs mitrailleurs tirent sur le même chasseur et que celui-ci tombe en flammes, chacun est persuadé de l'avoir abattu. Qui peut les en blâmer ? Il est facile aujourd'hui, avec le recul du temps et l'accès aux archives allemandes, de se gausser de ces scores extravagants, mais il faut tenir compte du contexte.
Les officiers de renseignement, chargés des débriefings, reçoivent en un temps très court des dizaines de mitrailleurs, souvent en état de surexcitation, parce que tous persuadés d'avoir infligé un coup mortel à un chasseur allemand (ou à plusieurs). Ils font leur possible pour essayer de comprendre comment les événements se sont enchaînés afin de déterminer qui a tiré sur quoi. Cependant, ils ne peuvent passer des heures à reconstituer chaque combat, et les éléments dont ils disposent sont si ténus qu'ils sont incapables de faire la part des choses.
Or, en raison d'un moral en dents de scie chez les équipages, le Haut état-major a tendance à manifester une certaine tolérance. Les revendications sont généralement revues à la baisse, mais les surestimations restent encore (et resteront toujours) à un niveau très élevé.
On ne peut pas non plus écarter le fait que la « réussite » des mitrailleurs sert la cause d'Arnold, Eaker et consorts (voir plus haut, à propos de la conférence de Casablanca). Dans les temps troublés que traverse la *Eighth Air Force*, ces résultats entretiennent l'illusion que si l'USAAF ne parvient pas à détruire les avions allemands au sol, au moins elle les détruit en l'air.
Le 4 avril, au cours de la mission n° 49 sur Billancourt, les mitrailleurs revendiquent 47 victoires, dont 10 sont créditées aux hommes du *Captain* Allen V. Martini (364th BS/305th BG) – un nouveau record pour un équipage en une seule sortie. La Luftwaffe ne perd que… trois Fw 190 et un Bf 109.

▼ Le 13 mai 1943, pour la mission n° 55 sur Méaulte, le *Captain* Allen V. Martini avait embarqué un passager de marque en la personne du *Brigadier General* Haywood S. Hansell Jr., commandant le 1st BW (au premier plan, à gauche). Le Fortress avait été baptisé DRY MARTINI 4TH – THE COCKTAIL KIDS. À droite, le *Colonel* Curtiss E. LeMay, commandant le 305th BG, qui craignait peut-être que la pluie ne mouille sa belle casquette…

Il ne faut pas pour autant jeter le bébé avec l'eau du bain. Des succès, les mitrailleurs en obtiennent d'incontestables. Au-dessus d'Anvers, le *Hauptmann* Friedrich Geißhardt, *Kommandeur* du III./JG 26, reçoit une balle tirée par un B-17 dans le ventre. Il parvient à se poser train rentré à Saint-Denis-Westrem, mais il a perdu trop de sang et décède le lendemain à l'hôpital de Gand. Titulaire de 102 victoires et de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, Geißhardt est le premier grand as allemand à tomber victime d'un *Viermot*. Il ne sera pas le dernier !

LA *EIGHTH AIR FORCE* AU BANC DES ACCUSÉS

Un autre problème qui commence à émerger au mois de mars met directement en cause la précision des raids américains. Si les bombardements des principaux ports (Brest, Lorient et Saint-Nazaire) ont été anticipés et la population en grande partie préalablement évacuée (on ne compte « que » 340 morts civils lors des raids du premier trimestre 1943), il n'en va pas de même dans des agglomérations plus denses, où les sites stratégiques sont étroitement imbriqués dans l'habitat urbain. Le bombardement des usines Renault à Billancourt (4 avril) fait 327 victimes civiles (et près de 900 blessés) et celui de la gare de triage de Rennes (8 mars), 274 (et 172 blessés), sans parler d'un grand nombre d'habitations détruites.
La directive du 29 octobre 1942 destinée à l'usage de la *Eighth Air Force* avait reconnu le risque politique des bombardements dans les territoires occupés à cause de leurs inévitables « dégâts collatéraux » – une expression qui restait encore à inventer. En 1942, la BBC avait diffusé des messages invitant les populations habitant à côté de cibles potentielles à déménager

– plus facile à dire qu'à faire. Toutefois, il n'était pas possible, pour d'évidentes raisons stratégiques, d'ignorer les nombreux sites industriels travaillant au profit du *Reich* en Europe de l'Ouest [10], pas plus que les bases de sous-marins en Bretagne et sur la façade atlantique.

Malgré une propagande vichyste très virulente, la majorité des Français ne manifestera pas un trop vif ressentiment envers les Alliés pour ces bavures – la résignation l'emportera sur la colère. Cependant, la pratique américaine, qui consiste à bombarder à haute altitude, est fortement critiquée par les Français, qui estiment que les Anglais manifestent un plus grand souci d'épargner les civils en attaquant à basse altitude. Paradoxalement, le terme de « tapis de bombes » est attribué à la méthode des « Forteresses volantes », alors que la doctrine de l'USAAF est entièrement fondée sur le bombardement de précision ! René Massigli, porte-parole du Comité français de libération nationale, écrira au *Foreign Office* en avril 1943 : « Il vaudrait mieux apprendre à nos amis américains les méthodes britanniques. »

Le bombardement raté d'Anvers le 5 avril, qui s'achève par la quasi-destruction de la petite ville limitrophe de Mortsel, se solde par la mort de 936 personnes, dont 209 enfants. Il entraîne une vive protestation de la part de l'ambassadeur belge à Washington, Georges Theunis.

La question du bombardement des pays occupés donne lieu à de nombreuses discussions chez les Alliés. Le *War Cabinet* britannique souhaiterait que les populations civiles des territoires sous la coupe allemande ne soient pas mises en danger. Les Américains font remarquer que cela reviendrait à abandonner tout raid, car rien ne peut garantir l'immunité des zones urbaines. Or, il leur paraît indispensable non seulement de s'attaquer à tout objectif d'importance pour l'économie de guerre ennemie, où qu'il se trouve, mais d'y revenir régulièrement pour obliger les Allemands à disperser leurs forces défensives. En juin, les *Chiefs of Combined Staff* (chefs de l'état-major combiné) tranchent : « Les objectifs situés dans les pays occupés, dont l'importance militaire justifiera une telle action, pourront continuer à être soumis à des bombardements de précision dans des conditions appropriées. »

À la fin du printemps 1943, la *Eighth Air Force* émerge donc d'une zone de turbulences qui a vu les principaux points de sa doctrine être tour à tour remis en cause. Elle n'en sortira pas indemne, pas plus que des missions qui se profilent en ce début d'été 1943.

[10] La France était le premier fournisseur étranger de l'Allemagne.

[11] Le jour où arrivent les premiers YB-40 au 327th BS (voir Tome I), le 8 mai.

◀ Le *1st Lieutenant* Robert H. Smith (423rd BS/306th BG) aux commandes de son B-17F DEARLY BELOVED (42-29666). Son équipage ravit le record d'avions allemands abattus à celui de Martini, avec 11 victoires officiellement créditées lors de la mission n° 60 sur Wilhelmshaven du 21 mai 1943. L'ensemble des mitrailleurs américains a revendiqué 80 victoires ce jour-là ; la Luftwaffe n'a perdu que… 5 chasseurs !

◣ En compagnie de ses mécaniciens, le *Captain* Allen V. Martini (accroupi sur le stabilisateur horizontal) inspecte les dégâts causés à son avion (42-5057) lors du raid sur Kiel du 19 mai 1943.

LA *EIGHTH AIR FORCE* REDRESSE LA BARRE

Au mois de mai, ce ne sont pas moins de cinq *Bombardment Groups* qui arrivent en Grande-Bretagne, tandis que le 92nd BG retrouve son statut d'unité combattante [11], ce qui fait plus que doubler les effectifs du VIII *Bomber Command*. Le nombre de bombardiers lourds immédiatement disponibles (B-24 inclus) passe d'une moyenne quotidienne de 80 en janvier à 200 en mai ; pour les équipages, les chiffres respectifs sont de 80 et 178.

C'est un Eaker ravi qui écrit à Arnold en date du 13 mai : « Je suis particulièrement réjoui par le calibre des nouvelles unités qui viennent d'arriver. Tous ces groupes ont reçu une préparation pour le bombardement de précision à haute altitude bien supérieure à celle de tous les groupes déjà présents. Si les nouveaux venus se montrent plus performants que les anciens, cela promet un combat disproportionné ! »

L'arrivée de ces cinq groupes nécessite la réorganisation des états-majors pour mieux assurer leur encadrement. Trois des nouveaux venus sont affectés au 4th *Bombardment Wing*, une coquille vide qui avait été « activée » en juin 1942 mais n'avait jamais reçu aucune unité opérationnelle – elle n'avait même compté aucun personnel entre son « transfert » en Angleterre (septembre 1942) et la mi-janvier 1943. Le 4th BW est alors commandé par le *Brigadier General* Frederick L. Anderson Jr., qui, lorsqu'il prendra la tête du VIII *Bomber Command* le 1er juillet 1943, sera remplacé par le *Colonel* Curtiss E. LeMay.

▼ Retour difficile pour HELNO GAL, un B-17F-25-DL du 331st BS/91st BG endommagé par la *Flak* au-dessus d'Emden lors de la mission n° 60 du 21 mai 1943. L'appareil a dû se poser train rentré près de North Weald ; il sera réparé et revolera.

LES UNITÉS SUR B-17 DE LA *EIGHTH AIR FORCE* (31 MAI 1943)

Unité	Date arrivée	Base	Commandant
1st Bombardment Wing			BrGen H. A. Hansell
91st BG	09.1942	Bassingbourn	LtCol B. R. Lawrence Jr.
92nd BG	08.1942	Alconbury	Col W. M. Reid
303rd BG	09.1942	Molesworth	Col C. E. Marion
305th BG	09.1942	Chelveston	LtCol D. K. Fargo
306th BG	09.1942	Thurleigh	Col C. E. Putnam
351st BG	05.1943	Polebrook	Col W. A. Hatcher
379th BG	05.1943	Kimbolton	Col M. A. Preston
4th Bombardment Wing			BrGen F. L. Anderson Jr.
94th BG	05.1943	Earls Colne	Col J. G. Moore
95th BG	05.1943	Framlingham	Col A. A. Kessler Jr.
96th BG	05.1943	Great Saling	Col A. J. Old Jr.

bases pour attaquer deux objectifs distincts : Kiel et Anvers. C'est une véritable offensive combinée, car, la nuit précédente, la RAF a déclenché un double raid sur Bochum et Pilsen. La force principale (109 B-17 et 17 B-24) s'en prend aux chantiers navals de Kiel, l'objectif le plus lointain jamais attaqué (740 km). La *Flak* est aux abonnés absents, et la chasse, quoique nombreuse, se montre inefficace. Huit *Viermots* sont abattus, parmi lesquels cinq Liberator ; plus lents que les B-17, les B-24 avaient pris la place la moins envieuse, en queue de formation, et ils ont en quelque sorte aimanté les pilotes allemands.

Parmi les trois B-17 portés disparus figure le 42-5243 du *Captain* Ross C. Bales (359th BS/303rd BG), surnommé FDR's Potato Peeler Kids, dont le bombardier était le *1st Lieutenant* Rhude M. Mathis, le frère de Jack, premier récipiendaire de la *Medal of Honor* en Europe ; il n'y a aucun survivant.

Le résultat des bombardements est considéré comme excellent, et, cette fois, sans optimisme excessif. D'importants dégâts ont été causés aux chantiers navals de Kiel, et l'aérodrome du III./JG 26 à Wevelghem a été mis hors service ; de nombreux avions ont été détruits ou fortement endommagés, plusieurs pilotes et mécaniciens ont été tués et d'autres blessés,

▶ Le 524th BS/379thg BG fait partie des nouveaux arrivants en Grande-Bretagne en mai 1943. On voit ici quatre de ses B 17F, dont WA N (42-29891), DANGEROUS DAN, victime d'une panne de moteur au retour d'une mission le 22 décembre 1943, WA Q (42-29893), EL DIABOLO, abattu par la chasse allemande le 16 septembre 1943, et WA O (42-5828), SWEATER GIRL, descendu par la Flak le 22 février 1944. (USAF National Museum)

[12] Ne sont pris en compte que les avions ayant largué leurs bombes sur l'objectif.

[13] Avions portés disparus, détruits du fait de l'ennemi ou revenus trop endommagés pour être réparés (catégorie E).

[14] *Herausschuß* : attaque d'un chasseur entraînant la séparation d'un bombardier avec sa « box » pour qu'il soit ensuite achevé par un autre chasseur. C'est exactement la méthode de chasse des lionnes du Serengeti !

La *Eighth Air Force* est alors divisée en quatre *Bombardment Wings* : 1st BW (B-17), 2nd BW (B-24), 3rd BW (B-26) et 4th BW (B-17), chacun se distinguant visuellement par des marques spécifiques, que nous détaillerons dans les annexes.

Cet afflux de bombardiers permet à Eaker de modifier les règles du jeu. Dans le passé, il a évité de consumer inutilement ses maigres forces en ne déclenchant les missions que par beau temps. Désormais, il peut se permettre de lancer ses expéditions même par mauvais temps, sachant que ses *Heavies* pourront toujours atteindre un objectif secondaire ou d'opportunité. De même, il est maintenant possible d'effectuer deux raids simultanés pour obliger la Luftwaffe à diviser ses forces.

Le 14 mai, jour de la mission n° 56, voit le nombre record de 224 bombardiers lourds décoller de leurs

tandis que les pistes sont constellées de cratères. En outre, les chasseurs allemands ont cruellement souffert du tir croisé des mitrailleurs américains, le III./JG 54 comptant à lui seul deux tués et un blessé grave (quatre Bf 109 abattus).

On est sans doute encore loin du « combat disproportionné » tel que l'imagine Eaker, mais le fait est qu'en mai 1943, la *Eighth Air Force* a redressé la barre. Pour 1 340 sorties effectuées [12] – plus qu'au cours des six premiers mois d'opérations –, les pertes se sont élevées à 73 appareils [13], soit un taux de 5,4 %. Les responsables de l'USAAF estiment que la *Flak* n'est responsable que de 15 % des pertes directes, mais étant donné que près de 60 % des avions rentrés à leur base ont été touchés à des degrés divers par l'artillerie antiaérienne (de quelques trous à une œuvre de dentellière), ils en arrivent

▶ Pourtant, Memphis Belle n'a pas été le premier B-17 à atteindre le cap des 25 missions. En vffet, il a été devancé par Hell's Angels (358th BS/303rd BG) de six jours : 13 mai pour ce dernier, 19 mai pour l'avion baptisé du nom d'une jolie fille du Tennessee. On voit ici le B-17F-25-BO 41-24577 posant pour les photographes avant de regagner les USA le 10 février 1944 après sa 48e mission de guerre. Tout le personnel de la base de Molesworth a dédicacé l'appareil, qui servira ensuite à vendre des emprunts de guerre.

Une formation du 532nd BS peu après l'arrivée du 381st BG à Ridgewell, en juin 1943.

à la conclusion que la *Flak* a endommagé de nombreux bombardiers, au point de leur faire quitter leur formation, en faisant des proies toutes désignées pour la chasse allemande (la fameuse notion de HSS [14] introduite dans la Luftwaffe à cette époque).

Les deux enseignements que tirent les stratèges de l'Air Force de ces cinq premiers mois de l'année 1943 sont que la chasse allemande constitue la plus grande menace qui pèse sur l'offensive aérienne, mais que, malgré tout, les défenses ennemies n'ont jamais empêché les bombardiers de passer. Ils en concluent que la doctrine de base n'a pas à être remise en cause ; toutefois, pour accomplir sa mission stratégique, la *Eighth Air Force* devra au préalable éliminer la Luftwaffe.

Certes, mais comment ?

Bassingbourn, 9 juin 1943. Toute la base vient faire ses adieux à l'équipage du *Captain* Robert K. Morgan (de face en train d'être félicité), alors que MEMPHIS BELLE se prépare à rentrer au pays. La joie et le soulagement peuvent se lire sur tous les visages.

[15] C'est le terme officiel utilisé par les Alliés.

[16] Ses deux BG sur B-24 sont partis en Méditerranée.

[17] *The Army Air Forces in World War II – Volume II – Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December 1943* – W. F. Craven & J. L. Cate – University of Chigaco Press, 1948.

COMBINED BOMBER OFFENSIVE ET « POINTBLANK »

C'est tout naturellement que l'ordre des objectifs prioritaires évolue après de nombreuses réflexions, en particulier celles menées par le *Committee of Operations Analysts*, un aréopage composé de civils et de militaires commandé par le *Colonel* Byron E. Gates. Fin mars 1943, après consultation, discussion et comparaison avec les services compétents de la RAF et de l'*Air Ministry*, la nouvelle liste comporte 76 objectifs prioritaires, classés en six catégories par ordre d'importance :

– les chantiers navals et les bases des *U-Boote*.

– l'industrie aéronautique allemande : 22 objectifs sont identifiés, représentant 90 % de la production de cellules et de moteurs, et tous (sauf un) sont situés à moins de 1 000 km de Londres.

– les usines de roulements à billes. Travaillant pour l'ensemble de la machine de guerre nazie (avions, chars, artillerie, sous-marins...), elles constituent un goulet d'étranglement potentiel. Le site de Schweinfurt est d'autant plus intéressant que, situé à portée des B-17, il concentre près de la moitié de la production.

– l'industrie pétrochimique. On verra par la suite que ce sera sans doute la plus grave erreur d'appréciation des stratèges que de la classer en quatrième position.

– le caoutchouc et les pneus.

– et, en fin de liste, les véhicules de transport.

Il reste très étonnant que, dans l'inventaire des objectifs hautement prioritaires, les centrales électriques aient été totalement oubliées !

Fin mai, à la suite des brillantes victoires alliées contre les *U-Boote* dans l'Atlantique, le bombardement

▶ Le *1st Lieutenant* Robert H. Smith (423rd BS/306th BG) aux commandes de son B-17F DEARLY BELOVED (42-29666). Son équipage ravit le record d'avions allemands abattus à celui de Martini, avec 11 victoires officiellement créditées lors de la mission n° 60 sur Wilhelmshaven du 21 mai 1943. L'ensemble des mitrailleurs américains a revendiqué 80 victoires ce jour-là ; la Luftwaffe n'a perdu que... 5 chasseurs !

◢ Le B-17F-80-BO 42-30018 (VE-L) du 532nd BS/381st BG peu après l'arrivée du groupe à Ridgewell en juin 1943. En arrière-plan, des Fortress du 533rd BS (« OQ »). À cette époque, les lettres individuelles étaient portées sur la dérive, et beaucoup d'avions n'étaient pas encore « baptisés ». VE-L deviendra OLD COFFINS, mais peut-être après son transfert au 305th BG en août 1943.

de leurs bases et des chantiers navals, dont les résultats ont été jusque-là moins que probants, est délaissé de la liste des priorités, remontant ainsi la destruction de la Luftwaffe à la première place. Pour les Américains, cette nouvelle phase de l'offensive combinée est baptisée « Pointblank ».

La directive des *Combined Chiefs of Staff* du 10 juin 1943 marque le début de la *Combined Bomber Offensive* (CBO), destinée à préparer l'invasion [15] de l'Europe occidentale en mai 1944. La CBO arrive au moment où la *Eighth Air Force* a encore gagné en volume, puisqu'elle dispose désormais de treize *Bombardement Groups* sur B-17 [16]. Son gros problème, c'est qu'elle n'aligne que trois groupes de chasse sur P-47 et est entièrement dépendante de la RAF pour escorter ses bombardiers – mais les Spitfire n'ont pas l'allonge suffisante pour les protéger au-delà de la côte ennemie.

Or, les expéditions sans parapluie aérien deviennent de plus en plus coûteuses, ainsi que le prouve la mission n° 63 du 13 juin. Partis pour s'en prendre à Brême, 122 B-17 du 1st BW doivent se rabattre sur des objectifs secondaires à cause d'une épaisse masse nuageuse, tandis que 60 B-17 du 4th BW bombardent Kiel. Sans escorte et face à plus de 250 chasseurs allemands, ces deux formations laissent 26 des leurs (14,3 %) dans un combat à sens unique, dont 20 appartiennent aux 94th et 95th BG.

Comme l'écriront les historiographes officiels de l'USAAF [17] : « Bien que les commandants Air britanniques et américains en feront une grande victoire, la "bataille de Kiel" ne peut être considérée que sous l'angle de la bravoure et de la détermination avec lesquelles les survivants de la formation ont réussi à atteindre l'objectif et larguer leurs bombes. Si l'on ne considère que les froides statistiques qui, en fin de compte, mesurent les victoires aériennes, ce fut une cuisante défaite. »

Juin 1943 a coûté 93 appareils et plus de 500 membres d'équipage tués, portés disparus ou prisonniers. Le moral du VIII *Bomber Command* descend d'un nouveau cran.

La stratégie est peut-être bonne (bien que ce sujet soit toujours controversé), mais les Américains n'ont pas les instruments pour l'appliquer avec l'efficacité souhaitable. Le fameux viseur Norden s'avère bien insuffisant pour assurer un niveau de précision adéquat. De ce fait, les objectifs ne sont traités que partiellement et, surtout, provisoirement. En effet, les théoriciens de l'Air Force ont négligé un point essentiel : la capacité de résilience de l'industrie allemande. Les trains roulent à nouveau quinze jours après que les gares de triage ont été éventrées, les usines écrasées sous les bombes redémarrent leur production trois mois plus tard, et les raffineries ne connaissent qu'une réduction de leur rendement. L'ouvrage est donc à remettre sur le métier constamment. Les missions sur le même objectif se multiplient, les pertes s'accroissent.

Cependant, le plus gros problème qui se pose à la *Eighth* se résume à un mot : Luftwaffe.

Sur le tarmac de Bassingbourn, une base très prisée des reporters de guerre américains (est-ce à cause de sa proximité de Londres ou de son bar bien gami ?), le B-17F-27-BO (41-24639), THE CAREFUL VIRGIN, qui finira misérablement sa vie comme drone dans le cadre du programme « Aphrodite ». On le voit ici aux couleurs du 323rd BS/91st BG à la fin de l'été 1943. Sur cette photo, on note le sabord modifié.

Une vue de THE CAREFUL VIRGIN à l'entraînement au-dessus de la campagne anglaise le 14 juin 1943.

L'ULTIMATUM D'ARNOLD

Les pertes subies par le VIII *Bomber Command* commencent à devenir vraiment préoccupantes. Si le *Major General* Ira C. Eaker, *Commanding General, Eighth Air Force*, continue à penser que, en envoyant de 300 à 500 bombardiers à la fois, il serait capable de saturer l'espace aérien de telle manière que la Luftwaffe ne saurait être aussi efficace, il concède que, dans les circonstances actuelles et avec ses maigres forces disponibles, il serait judicieux de prévoir une escorte.

À la conférence de Casablanca, Eaker a affirmé de manière péremptoire que le taux de pertes de l'AAF de jour était inférieur à celui de la RAF de nuit et que « pour chaque bombardier américain perdu, deux à trois chasseurs ennemis [ont été] abattus ». On sait aujourd'hui ce que l'on doit penser de ces chiffres, manifestement biaisés soit volontairement soit par ignorance. Toutefois, Eaker ne peut pas tordre le bras au taux d'attrition, qu'il connaît dans le détail.

La question de la protection des bombardiers livrés à eux-mêmes en plein cœur du *Reich* reste en suspens. Or, Eaker fait preuve d'une grande versatilité. Il écrit à Spaatz, après un mois de mars 1943 très satisfaisant en termes de taux de pertes, qu'il est toujours persuadé que les bombardiers peuvent se débrouiller sans escorte de chasse. Puis, après le raid du 7 mai sur Saint-Nazaire (7 bombardiers abattus sur 25, soit 28 %), il estime qu'il est urgent que les P-47 soient équipés de réservoirs supplémentaires.

En juin 1943, Robert A. Lovett, *Assistant Secretary of War for Air*, effectue une tournée d'inspection en Grande-Bretagne et rédige un rapport pour Arnold, dans lequel il écrit notamment ceci :

« Au sujet de l'utilisation de chasseurs à partir de la Grande-Bretagne, il devient de plus en plus évident qu'une escorte de chasse devra être fournie aux B-17 à chaque fois que possible pour leur permettre de traverser la première vague des défenses allemandes, qui s'étalent désormais en profondeur, contraignant les B-17 à se battre jusqu'à l'objectif et au retour. [...]

« Le P-47 peut être utilisé pour la couverture haute, à la condition qu'il soit équipé d'un réservoir auxiliaire ventral.

▲ L'équipage qui pose pour la photo, le 19 avril 1943, n'est pas exactement celui qui sera porté disparu le 10 juillet ; le pilote (à droite), le *1st Lieutenant* Homer C. Biggs, et deux autres membres ici présents ont été tués le 13 mai au-dessus de Méaulte à bord d'un autre appareil.

[18] Voir nos deux hors-séries sur le P-51 Mustang, n° 12 (septembre 2012) et n° 13 (décembre 2012).

▼ Le B-17F-55-BO (42-29475), STRIC NINE, du 323rd BS/91st BG, est abattu par le *Feldwebel* Martin Brendel de la 1./JG 2 lors de la mission sur Villacoublay le 10 juillet 1943. Il plonge au large de Cabourg, et seuls le pilote et le copilote seront repêchés par un bateau français ; ils attendront la fin de la guerre aux frais du *Reich*.

PERTES DU VIII *BOMBER COMMAND* AOÛT 1942 – JUILLET 1943

Mois	Sorties	Pertes	%
1942			
Août	90	0	0
Septembre	106	2	1,9
Octobre	157	7	4,5
Novembre	382	11	2,9
Décembre	243	14	5,8
1943			
Janvier	279	21	7,5
Février	298	24	8,1
Mars	716	23	3,2
Avril	373	29	7,8
Mai	1 340	73	5,4
Juin	1 447	93	6,4
Juillet	2 334	128	5,5
Totaux	7 665	425	5,5

UNITÉS SUR B-17 DU VIII *BOMBER COMMAND* 31 JUILLET 1943

Unité	*Wing*	*Date arrivée*	*Base*	*Commandant*
91st BG	1st	09.1942	Bassingbourn	LtCol C. L. Wurzbach
92nd BG	1st	08.1942	Alconbury	Col W. M. Reid
94th BG	4th	05.1943	Bury St Edmunds	Col F. W. Castle
95th BG	4th	05.1943	Horham	Col J. K. Gerhart
96th BG	4th	05.1943	Snetterton Heath	Col A. J. Old Jr.
100th BG	4th	06.1943	Thorpe Abbotts	Col N. B. Harding
303rd BG	1st	09.1942	Molesworth	Col K. D. Stevens
305th BG	1st	09.1942	Chelveston	LtCol D. K. Fargo
306th BG	1st	09.1942	Thurleigh	Col G. L. Robinson
351st BG	1st	05.1943	Polebrook	Col W. A. Hatcher
379th BG	1st	05.1943	Kimbolton	Col M. A. Preston
381st BG	1st	06.1943	Ridgewell	Col J. J. Nazzaro
384th BG	1st	06.1943	Grafton Underwood	Col B. J. Peaslee
385th BG	4th	06.1943	Great Ashfield	Col E. Vandevanter
386th BG	4th	06.1943	Boxted	Col L. J. Maitland
388th BG	4th	06.1943	Knettishall	Col W. B. David
390th BG	4th	07.1943	Framlingham	Col E. M. Whittan

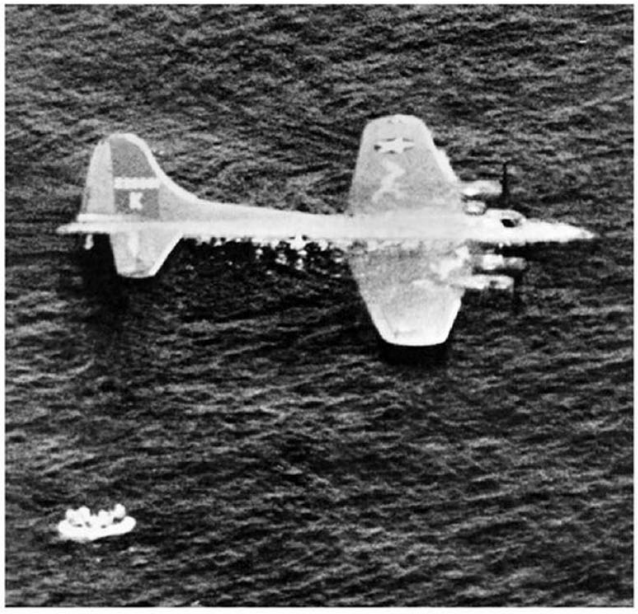
[...] Néanmoins, le P-38 et le P-51 offrent les meilleures perspectives comme chasseurs d'escorte. La 8th AF aura besoin de cinq à huit groupes de P-38 et de P-51 de manière à faire face à une opposition croissante, et dont il faut s'attendre à ce qu'elle augmente sensiblement au cours de l'année. »

Aussitôt, Arnold expédie un véritable ultimatum au *Major General* Barney M. Giles, chef d'état-major de l'Air Force (pour faire simple, son adjoint) :

« Il reste environ six mois avant que la pénétration en profondeur au-dessus de l'Allemagne ne commence. Pendant ces six mois, vous devrez vous être procuré un chasseur capable de protéger nos bombardiers. Que vous choisissiez un avion existant ou que vous en construisiez un *ex nihilo* est votre problème. Mettez-vous au travail tout de suite, parce que, en janvier 1944, je veux un chasseur pour escorter tous nos bombardiers du Royaume-Uni à l'Allemagne. »

Cet ultimatum, en forme de course contre la montre, va donner la priorité à la mise en œuvre du North American P-51 Mustang [18].

En attendant, l'heure de vérité va sonner pour la *Eighth Air Force*. ■



▶ Bien que n'étant pas équipés des logiciels ultra-performants qui permettent aux policiers américains des séries TV de lire des plaques minéralogiques à deux kilomètres de distance dans le brouillard, nous avons toutes les raisons de penser que ce Fortress en grande difficulté est le 42-29981 du 336th BS/92nd BG. Porté disparu lors de la mission n° 77 sur Hanovre, le 26 juillet, il a amerri en mer du Nord. Le pilote a été tué, mais les neuf autres membres de l'équipage ont été récupérés.

▼ Ce B-17F-90-BO (42-30157), baptisé HELL'S BELLES, appartenant au 323rd BS/91st BG, a raté son atterrissage à Bassingbourn au retour de la mission n° 80 sur Cassel le 30 juillet 1943. Son avion ayant été fortement endommagé par la chasse allemande, le *2nd Lieutenant* Donald van der Heyde a dû faire demi-tour bien avant d'atteindre l'objectif. Sans freins ni volets, il a terminé sa course dans un champ d'avoine ; l'appareil sera réparé.

TRAGÉDIE EN DEUX ACTES

« Je n'ai vu que quatre chasseurs amis de toute la journée, et le reste de mon escorte portait des croix noires. »

Brigadier General Curtiss E. LeMay, commandant le 4th *Bombardment Wing*.

17 AOÛT 1943

La mission n° 84 du 17 août 1943 ne ressemble en rien aux précédentes. D'abord, elle se présente sous la forme d'un double raid. Le 4th *Bombardment Wing* [1], avec trois *Combat Wings* [2] totalisant 160 Boeing B-17F, attaquera les usines Messerschmitt à Ratisbonne. Le 1st *Bombardment Wing*, fort de 230 appareils répartis en quatre *Combat Wings*, prendra pour cibles les usines de roulements à billes de Schweinfurt. Ensuite, s'il est prévu que le 1st *Bombardment Wing* revienne se poser en Angleterre, le 4th *Bombardment Wing* poursuivra sa route vers le sud jusqu'en Algérie pour atterrir à Télergma – la toute première mission navette !

Six raids de diversion exécutés par des bombardiers moyens sont censés attirer la chasse allemande sur de fausses pistes, tandis que d'importantes formations de chasseurs de la RAF et de l'USAAF se relaieront pour protéger les B-17 jusqu'à la limite de leur propre autonomie, c'est-à-dire aux environs d'Eupen. Ce sont donc en tout quelque 980 avions qui vont être impliqués de près ou de loin dans cette mission n° 84 du côté allié – auxquels il convient d'ajouter environ 300 avions allemands. C'est la plus importante bataille aérienne qui s'est jamais déroulée dans les cieux du *Reich*.

▲ Généralement considéré comme s'étant classé deuxième dans la course aux 25 missions, juste derrière HELL'S ANGELS, mais devant MEMPHIS BELLE, DELTA REBEL N° 2, un B-17F-30-BO (42-5077) du 323rd BS/91st BG n'aura pas leur longévité. En effet, lors de la mission n° 81 sur Gelsenkirchen le 12 août 1943, il est endommagé (HSS) par le *Hauptmann* Johannes Naumann (6./JG 26) et achevé par l'*Oberfeldwebel* Adolf Glunz (4./JG 26). Des dix hommes de l'équipage du *2nd Lieutenant* Robert W. Thomson, six s'en sortiront vivants. L'appareil au second plan (42-5225) est porté disparu le 17 août dans les environs de Leopoldsburg (Belgique) – voir plus bas.

Ces deux objectifs illustrent l'importance que les stratèges américains accordent, d'une part, à la neutralisation de la Luftwaffe et, d'autre part, à la destruction des industries clés allemandes, celles dont la perte, ou même un ralentissement de la production pendant quelques mois, est susceptible de créer un goulet d'étranglement en aval. En effet, les roulements à billes sont tout autant indispensables à la construction des avions qu'à celle des chars, des canons, des sous-marins et, en fait, de tous les matériels militaires. Leur destruction, pensent les stratèges, peut amener à écourter sensiblement la durée de la guerre. En présentant la mission aux équipages, certains officiers de renseignement affichent un bel optimisme en affirmant que « les soldats américains pourraient être de retour dans leurs foyers à Noël ». Le *1st Lieutenant* Claude W. Campbell (303rd BG) rapportera : « On nous a dit que Hitler encaissera si mal le coup qu'il jettera l'éponge dans les trois mois qui suivront cette mission. »

Le brouillard, la *Flak* et la Luftwaffe vont en décider autrement.

PREMIÈRE PARTIE

LE RAID SUR RATISBONNE

01h30 High Wycombe

Depuis son réveil, le *Brigadier General* Frederick L. Anderson fait la moue. Pourtant, depuis un an, il a appris que son VIII *Bomber Command* doit composer avec un ennemi supplémentaire : la météo. Mais il ne parvient pas à s'y faire. Il ne compte plus le nombre de missions qui ont dû être retardées, voire annulées, à cause des caprices d'un temps si typiquement britannique – même en plein été. Ce matin-là, surprenant les météorologistes, un épais brouillard a envahi tout le sud de l'Angleterre. Aucune amélioration n'est prévue avant le milieu de la matinée, et « l'heure zéro [3] » a été fixée à 08h30.

Les télétypes crépitent déjà depuis de longues minutes dans toutes les salles d'opérations des unités concernées par la mission n° 84. Des dizaines de pages détaillent les différents horaires (décollage, assemblage, changements de cap, IP [4], etc.), les objectifs impartis, principaux et secondaires, les fréquences et les indicatifs radio, le type et le poids des bombes, etc., ainsi que la composition des *Combat Wings*, c'est-à-dire la position respective de tous les *Squadrons* dans le dispositif général.

02h00 Thorpe Abbots

Les équipages du 100th *Bombardment Group* ont été réunis pour le briefing. La mission n° 84 leur est dévoilée dans le détail. Le *Major* John B. « Jack » Kidd, officier des opérations, comprend que son unité qu'il va mener au combat occupera la place la moins enviable – en queue du dispositif –, surnommée *Tail-end Charlie* et considérée, non sans raison, comme la plus vulnérable à la chasse ennemie.

Le 100th BG est arrivé en Grande-Bretagne début juin, précédé par une peu flatteuse réputation. Son premier chef était un alcoolique notoire, et deux chefs d'escadrille s'intéressaient plus aux femmes qu'à leur tâche ; de ce fait, la discipline s'était beaucoup relâchée. L'arrivée du *Colonel* Howard M. Turner, en avril 1943, avait permis de remettre un peu d'ordre dans la maison, mais le passage de son successeur (juin-juillet) n'avait pas laissé un souvenir impérissable. Kidd se sent donc bien seul pour « tenir la baraque », alors que son nouveau chef, le *Colonel* Neil B. Harding, vient juste de poser ses valises. Cependant, Jack Kidd n'est pas homme à se laisser faire. Le *2nd Lieutenant* Harry H. Crosby, navigateur, se souvient particulièrement d'un briefing perturbé par plusieurs pilotes qui échangeaient bruyamment des blagues salaces au fond de la salle [5] :

« Jack a aussitôt pointé du doigt l'un des officiers et lui a donné l'ordre de se lever. *"Vous êtes le genre d'individu qui n'écoute rien"*, lui a-t-il dit. *"Si vous ne vous reprenez pas en main, vous serez le genre d'individu qui ne rentrera pas de mission."* L'homme s'est rassis, et le briefing a pu se poursuivre dans le silence. »

Herry Crosby embarquera comme navigateur dans l'avion de Jack Kidd et pourra vérifier de lui-même que les faits ne démentiront en rien la sinistre renommée attachée aux *Tail-end Charlie*.

[1] C'est la dénomination officielle. Les *Bombardment Divisions* n'entreront en vigueur qu'en décembre 1944.

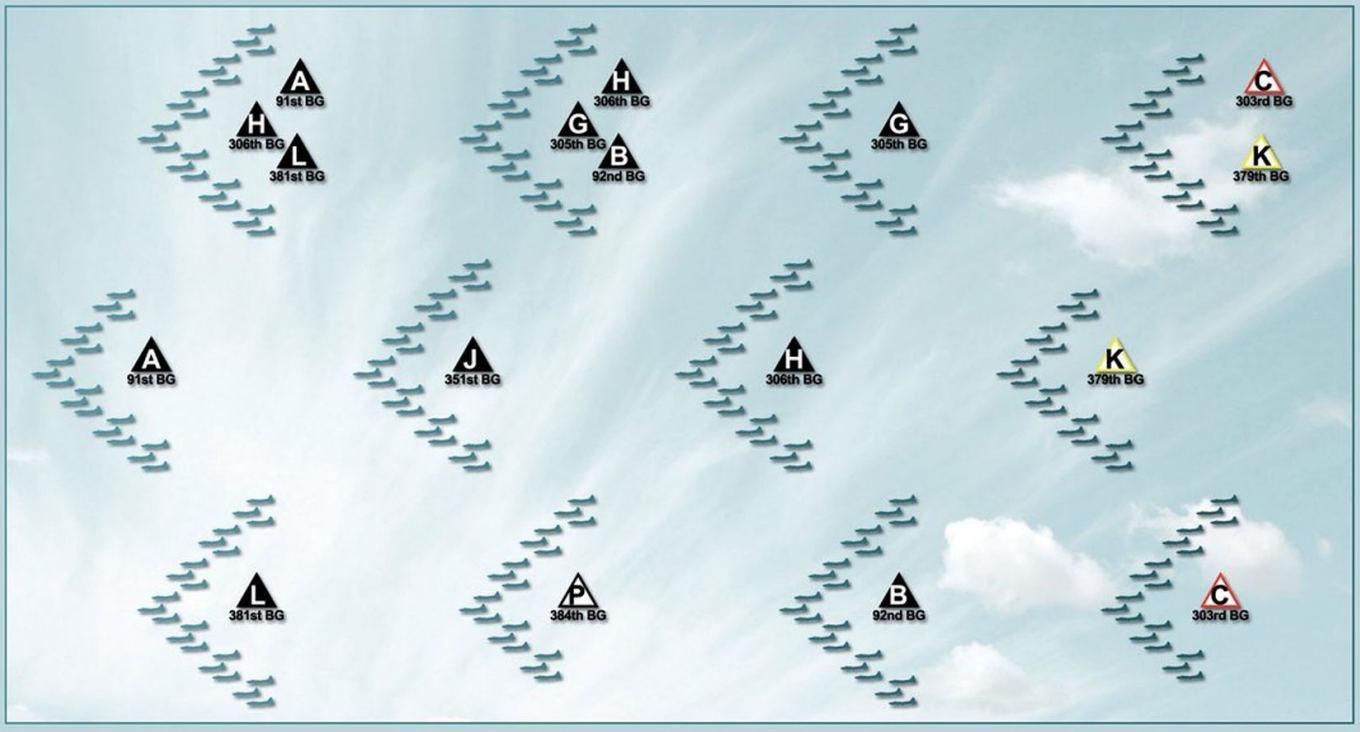
[2] Un échelon intermédiaire composé de trois *Bombardment Groups*. Le terme officiel est : *Combat Bombardment Wing* (ou CBW).

[3] L'heure zéro (*Zero Hour*), à partir de laquelle sont étalonnées les différentes phases de la mission, est le moment où tous les avions ont décollé et ont été assemblés conformément au plan établi.

[4] IP : *Initial Point*, repère qui marque le dernier changement de cap avant le *bomb run* (course de bombardement).

[5] G. Astor, *op. cit*

COMPOSITION DU 4TH *BOMBARDMENT WING*
RAID SUR RATISBONNE



LA MISSION SUR RATISBONNE - 17 AOÛT 1943

03h30 High Wycombe

Depuis son PC, Anderson confère avec le commandant du 4th *Bombardment Wing*, le *Brigadier General* Curtiss E. LeMay. Cette mission, jugée décisive pour la suite de la guerre, ne doit en aucun cas être décommandée. La station météo prévoit la dissipation du brouillard au-dessus du continent. Quant au décollage et à l'assemblage des dispositifs à travers une couverture nuageuse de 9 à 10/10e, LeMay manifeste peu d'appréhension ; en tant qu'ancien commandant du 305th *Bombardment Group*, il a lui-même supervisé son entraînement sous ce climat qui ne ressemble en rien à celui de la Californie et reste très confiant en la capacité des pilotes de son *Bombardment Wing*.

De la conversation entre Anderson et LeMay, il ressort que « l'heure zéro » doit être repoussée, mais en tenant compte du fait qu'il est impératif d'éviter aux B-17 d'atterrir de nuit en Algérie, elle est simplement reportée d'une heure et demie.

05h50 Snetterton Heath

Depuis près de deux heures, les équipages du 96th *Bombardment Group* chargés de conduire la mission sur Ratisbonne battent la semelle sur les aires de parking. Engoncés dans leurs chauds habits de vol, indispensables en haute altitude, prisonniers de leur Mae West, ils subissent une forte tension nerveuse. Certains espèrent que le brouillard contraindra l'état-major à annuler l'opération, d'autres rongent leur frein, inquiets à l'idée de décoller dans cette purée de pois. À 05h50, LeMay donne le feu vert à son *Bombardment Wing*, puis parcourt les vingt-quatre kilomètres qui séparent son PC à Elveden Hall de la base de Snetterton Heath. Il y est accueilli par le *Colonel* Archie J. Old Jr., commandant le 96th BG. Le *1st Lieutenant* D. T. Abel, navigateur d'Old, est témoin de la scène : « Je pense que ce fut la plus grosse surprise qu'Archie Old ait jamais eue de toute sa carrière. Archie a demandé à LeMay ce *"qu'il foutait là"* – c'était sa manière de parler – et après une discussion très chaude, LeMay lui a mis les points sur les "i" en lui expliquant qu'il avait l'intention de mener cette mission en personne et qu'Archie devait passer la main. Archie a balancé son équipement dans sa voiture et est parti très en colère, marmonnant dans sa barbe quelques commentaires bien sentis. Je ne l'avais jamais vu aussi énervé. J'ai appris plus tard qu'il avait pris place à bord de l'avion du chef de l'escadrille haute. »

Les moteurs qui démarrent dans de grosses volutes de fumée noire éveillent la base à la vie. En file indienne, les B-17 empruntent l'aire de roulage jusqu'à la piste. Tous phares allumés, guidés par le personnel au sol maniant des lampes-torches, ils s'immobilisent quelques instants en attendant l'autorisation de la tour de contrôle. Un léger vent de travers souffle. Volets à zéro, moteurs à 1 500 tr/min, les avions s'élancent sur la piste à quarante-cinq secondes d'intervalle. Dès que le badin affiche 180 km/h, le pilote tire lentement sur le manche. Le nez se lève, et l'appareil, lourdement chargé, s'enfonce dans la sévère couche de ouate, dont il n'émerge que vers 4 500 m pour trouver un ciel bleu et le soleil qui point à l'horizon. Au soulagement de tous, le décollage et l'assemblage se déroulent sans incident.

Peu à peu, des pilotes signalent qu'ils sont victimes d'ennuis divers : panne de moteur, baisse de la pression d'huile, fuite de l'alimentation en oxygène, tourelle défectueuse... Rien qui ne sorte de l'ordinaire. Un certain nombre d'appareils en réserve ont également décollé. Les équipages les surnomment les *legal aborts* – les avortements légaux. Ils prennent la place des avions qui font demi-tour de manière à ne pas perturber l'agencement des dispositifs. Ceux qui reviennent se poser seront l'objet d'une attention particulière de la part d'une commission qui déterminera les causes de « l'avortement » : panne réelle ou... inventée.

09h35 Lowestoft

Le 4th *Bombardment Wing* s'assemble comme prévu jusqu'à 09h30, puis les 139 B-17F (sur les 146 qui ont décollé) mettent le cap sur la côte de l'Angleterre, qu'ils franchissent à 09h35 à la verticale de Lowestoft.

Dans l'avion de tête, LeMay commence à s'inquiéter : aucune nouvelle du 1st *Bombardment Wing* et des chasseurs d'escorte. Sur les quatre groupes de P-47 prévus, un seul fait sa jonction avec les bombardiers, le 353rd *Fighter Group*. Parmi les derniers arrivés en Grande-Bretagne, il n'est opérationnel que depuis une semaine et a perdu son commandant la veille de cette mission. En outre, un de ses trois *Squadrons* s'est égaré dans la crasse… tout comme les trois autres *Fighter Groups* désignés pour la mission. Ce sont donc seulement 24 P-47 qui vont protéger une armada qui s'étire sur près de 35 km en longueur et de 3 km en hauteur. Beaucoup d'équipages ne les verront jamais, et LeMay, lui-même, dira : « Je n'ai vu que quatre chasseurs amis de toute la journée, et le reste de mon escorte portait des croix noires. » De toute façon, les chasseurs ne peuvent pas dépasser Eupen…

09h48 Woendrecht

Malgré les raids de diversion, dont la plupart ont eu lieu à l'heure prévue – soit une heure et demie trop tôt –, les Américains n'ont pas réussi à leurrer les Allemands. Ils s'entêteront longtemps à accompagner leurs raids principaux de manœuvres dilatoires sans jamais parvenir à réellement prendre les défenses allemandes à contre-pied [6]. La Luftwaffe a appris depuis longtemps à ne s'engager que si le jeu en valait la chandelle et si elle pouvait bénéficier de l'avantage de l'altitude. Elle considère les missions des bombardiers moyens et des chasseurs-bombardiers alliés comme de simples raids de nuisance sans grande portée stratégique. L'irruption des « *Fliegende Festungen* » (forteresses volantes) est une autre histoire. Les services de renseignement allemands les repèrent facilement, d'abord parce que le volume des communications radio au sol est beaucoup plus important que pour des raids de bombardiers moyens, mais aussi en raison du fait que les formations de quadrimoteurs volent plus lentement que celles de bimoteurs ou de chasseurs-bombardiers ; enfin, parce que le 4th *Bombardment Wing* a adopté une trajectoire rectiligne pour arriver au-dessus du continent, typique d'une pénétration de *Viermots*.

Aussitôt, les Fw 190 A du I./JG 26, sous les ordres du *Hauptmann* Karl Borris, ont décollé de Woendrecht à 09h48 et attendent patiemment que les Fortress franchissent la côte hollandaise à la verticale de Haamstede. Partis de Schipol, les Bf 109 G du III./JG 26 (*Major* Klaus Mietusch) les suivent avec quelques minutes de décalage.

[6] Tout au moins tant qu'ils n'auront pas mis au point des contre-mesures électroniques efficaces.

Les Fw 190 sont en position idéale, soleil dans le dos avec l'avantage de l'altitude. Les Thunderbolt sont concentrés autour du premier *Combat Wing* et ils ne voient pas les chasseurs allemands piquer sur le deuxième. Karl Borris choisit sa cible avec soin, le dernier appareil de la formation supérieure (94th BG), et abat le premier B-17 de la journée. Le *Leutnant* Georg Kiefner (3./JG 26) a gardé un souvenir impérissable de sa première rencontre avec les *Viermots* américains :

« Nous avons effectué un large virage sur la gauche et nous sommes arrivés pour une passe frontale. Quand on les regardait comme ça, leur formation semblait toute petite, et notre chef nous a conduits au beau milieu. Ils étaient très groupés, comme des grappes de raisin. Nous devions nous balancer d'un côté sur l'autre afin de surveiller l'arrivée des chasseurs ennemis. On reconnaissait facilement les pilotes expérimentés, parce qu'ils pilotaient comme des ivrognes – on les surnommait *altere Hase*, vieux lièvres. Ils pouvaient choisir une cible, encadrer le nez du bombardier dans leur collimateur et attendre pour ouvrir le feu que le bombardier emplisse leur collimateur – une seule rafale, courte, pas plus de deux secondes. Nous essayions de toucher les ailes et les moteurs proches du fuselage. Quand on les touchait, on pouvait voir les petites explosions des obus de canon faisant mouche et même une grosse explosion si un réservoir était touché. Nous, "la bleusaille", nous essayions de faire la même chose, mais, évidemment, avec moins de réussite. Après cette unique rafale, on ne tirait plus et on ne cherchait plus qu'à passer à travers la formation. Même maintenant, j'ai du mal à croire qu'il n'y a pas eu une seule collision. Cela nous a pris, il me semble, une fraction de seconde pour la traverser. »

Coincé dans son étroit compartiment, le radio du B-17F DEAR MOM (42-30389) du 94th BG visé par Borris, le *Technical Sergeant* Arthur P. McDonnell, ne peut pas voir les Focke-Wulf arriver :

« Ensuite, j'ai entendu Jack Smith [le copilote] hurler : "*Sautez, sautez !*", et le zinc a commencé à vibrer de partout. J'ai compris que nous avions été touchés et qu'on avait dû être durement secoué devant, aux moteurs et dans le poste de pilotage. Je suis sorti de mon compartiment et me suis dirigé vers la porte latérale, juste derrière Jack. Il avait déjà fait sauter la porte et il se tenait debout, accroché au chambranle, le regard fixé vers le vide.

▼ Le B-17F-30-VE (42-5867) du 350th BS/100th BG, baptisé ALICE FROM DALLAS, ne dépasse pas Hasselt (Belgique), descendu par la *Flak*. Sur les dix hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* Roy F. Claytor, deux sont tués, trois faits prisonniers et les autres réussiront à s'évader (sauf un qui sera repris huit mois plus tard).

Je lui ai tapé sur l'épaule pour lui dire de sauter, quand il y a eu une explosion qui m'a rejeté à l'intérieur. Je me suis retrouvé à quatre pattes, un éclat d'obus de 20 mm planté dans la tête. J'étais comme paralysé et j'essayais surtout de ne pas perdre conscience. La mitrailleuse de sabord, qui m'a frappé à la tête, a fini le boulot. Je suis tombé sur le plancher sans connaissance. Quand j'ai recouvré mes sens, je pendais au bout de mon parachute. J'ai souvent repensé pendant de longues années à la manière dont j'avais pu sortir de l'avion. À part un miracle, je n'ai jamais trouvé une autre explication. »

Trois B-17 sont homologués au I./JG 26, et le troisième *Gruppe* entre à son tour dans la danse ; il attaque les deux derniers *Combat Wings*, et la bagarre va durer un quart d'heure. Le *Gruppe* est crédité de trois victoires confirmées.

Le 100th BG, le fameux *Tail-end Charlie*, est particulièrement malmené, comme l'explique Harry H. Crosby :

« Un troupeau de ME-109 et de FW-190 est arrivé derrière nous. Il a marqué une pause, puis il a défilé au-dessus et au-dessous de nous. Nos traçantes de .50 et leurs obus de 20 ont déchiré le ciel. L'horreur absolue s'est abattue sur notre formation. Le mitrailleur arrière a annoncé : *"La totalité du dernier élément du* Squadron *de queue a disparu."* Le mitrailleur de la tourelle ventrale a signalé qu'à un moment il a compté une soixantaine de parachutes provenant de bombardiers et de chasseurs. »

Le JGr. *Süd* (futur I./JG 50) se joint aussi au combat, et le *Leutnant* Alfred Grislawski revendique sa 113e victoire au nord-est de Mannheim :

« Le bombardier a basculé sur sa gauche, puis s'est mis à tourner en rond, de plus en plus bas, hors de contrôle. J'ai vu un parachute accroché à la queue avec un homme qui se balançait au bout. J'ai dû sauter sept fois pendant la guerre et je savais ce qu'il en était. J'ai éprouvé un sentiment de pitié pour cet homme. Un peu plus tard, j'ai vu le bombardier percuter le sol et exploser, les ondes de choc se propageant en cercles concentriques allant en s'agrandissant. »

Le malheureux n'est autre que le *Flight Officer* Richard L. Snyder, copilote du 42-5860 (ESCAPE KIT), appartenant au 418th BS/100th BG. Coincé par le feu dans le poste de pilotage, il a tenté de s'échapper par un large trou béant, mais il a probablement été tué sur le coup en heurtant la dérive ; son parachute s'est libéré à un moment ou à un autre, puisque son corps a été découvert cinq mois plus tard accroché à un arbre. Celui du pilote, le *1st Lieutenant* Curtis R. Biddick, ne sera jamais retrouvé ; trois autres membres de l'équipage ont été tués.

Les P-47D du 56th FG réagissent tardivement et, à la limite de leur rayon d'action, ils doivent décrocher sans obtenir le moindre succès probant.

Désormais, le 4th *Bombardment Wing* est abandonné à son sort en territoire hostile.

11h23 Ratisbonne

Rameutés de tous les horizons, plus de 200 chasseurs allemands se ruent sur les quadrimoteurs. Douze épaves de B-17 jonchent la route jusqu'à Ratisbonne, que les Américains atteignent à 11h43.

Le Fortress de tête du 96th BG commence son approche sur l'objectif. Dans le nez de l'appareil, le bombardier prend le relais du pilote et branche l'AFCE (*Automatic Flight Control Equipment*) connecté au viseur Norden. Une lourde responsabilité pèse sur les épaules du *Captain* John L. Latham [7] :

« Si je ratais la cible, alors tous les appareils de la formation la rateraient aussi. Quand vous avez volé plusieurs heures, combattu durement et perdu nombre de camarades à la chasse et à la DCA, il est très difficile de pardonner l'échec de la personne sur laquelle repose l'entier succès de toute la mission. J'avais toujours cette idée en tête quand je commençais une course de bombardement. À Ratisbonne, comme partout ailleurs, j'étais extrêmement tendu jusqu'à ce que je sache où mes bombes étaient tombées ; mon taux d'adrénaline grimpait, et, tout de suite après, je ressentais une grosse fatigue, mais aussi une grande joie, bien que ne tardant pas à retrouver le sentiment de terreur de me trouver là où j'étais. Je dois bien avouer, toutefois, que j'aimais larguer des bombes. »

Il n'est plus question d'entreprendre la moindre manœuvre pour éviter les chasseurs ennemis ou la *Flak*. Pendant qu'il maintient l'avion sur une trajectoire rectiligne à une altitude de 5 565 m, le bombardier entre dans son viseur Norden les différents paramètres pour améliorer la précision de son lancer : altitude, vent, vitesse

▶ CHIEF SLY II, le B-17F-35-BO 42-5139 du 322nd BS/91st BG, constitue la première victoire de l'*Unteroffizier* Martin Saller (2./JGr. *Süd*), revendiquée au sud de Lohr. L'équipage qui pose pour la photo prise le 10 juin 1943 n'est pas celui qui tombera ce jour-là ; ce sera celui du *2nd Lieutenant* Joel W. Gatwood. Six membres de l'équipage sont tués, mais les quatre autres tentent de gagner la France. Ils seront repris neuf jours plus tard près de Sarrebruck.

◀ Ce B-17F-35-VE 42-5914 du 549th BS/385th BG, baptisé SACK TIME/ROGER WILCO, n'est pas la « vedette » de cette photo, puisque les reporters de guerre ont cerclé le Fortress en train de se désintégrer en vol quelque part au-dessus de Dunkerque. Toutefois, il nous intéresse, car il a été descendu par le *Leutnant* Georg Fröhlich de la 8./JG 1 près de Darmstadt lors de la mission sur Ratisbonne. L'équipage du *2nd Lieutenant* Leslie L. Reichardt a été fait prisonnier.

◀ PREGNANT PORTIA (42-5892) du 551st BS/385th BG, gravement endommagé par la chasse allemande, doit amerrir en Méditerranée, à 200 km au large de l'Afrique du Nord. Les dix hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* John Keeley sont repêchés sains et saufs.

[7] M. Middlebrook, *op. cit.*

[8] Le nombre diffère selon les sources. Nous nous sommes fondés sur les chiffres cités par Martin M. Bowman in *Castles in the Air* (Red Kite, Londres, 2001).

[9] Le 42-30080 HIGH LIFE (1st/Lt. Donald A. Oakes) du 351st BS/100th BG à Dübendorf et le 42-30315 BATTLE QUEEN/PEG OF MY HEART (2nd/Lt. Stephen P. Rapport) du 569th BS/390th BG près de Berne. Les équipages sont internés.

relative, taille et forme des bombes… À 11h46, Latham donne le signal, et les dix-sept B-17 qui le suivent lancent leurs bombes au même instant.
Bombs away !

12h07 dernières bombes

Les 94th et 385th BG, dont le bombardier de tête a été gêné par les fumées, ont besoin d'un second passage. De ce fait, ils ferment la marche du funeste cortège. Déjà faible en nombre, la *Flak* est perturbée par l'altitude à laquelle évoluent les quadrimoteurs et n'en abat aucun dans la zone de l'objectif.
Il est 12h07 quand tombent les dernières des 971 bombes de 250 kg et des 448 incendiaires de 125 kg sur les usines Messerschmitt de Ratisbonne. Sur les 128 B-17 qui ont atteint l'objectif [8], un a attaqué un objectif secondaire et sept ont dû garder leurs charges à bord à la suite d'une défaillance mécanique.
LeMay jugera la précision « excellente ». « L'un des plus beaux exemples de bombardement de précision à haute altitude jamais réussi par le 4th *Bombardment Wing* », écrira-t-il.

Et il n'a pas tort. Quand les B-17 se retirent, une colonne de fumée haute de 3 000 mètres monte de l'usine qui a été sérieusement touchée. La production est stoppée net pendant un certain temps, et, en prime – mais cela, les Alliés ne le savent pas –, les machines-outils destinées à la construction d'un tout nouveau chasseur révolutionnaire, le Me 262, ont été détruites.
Maintenant, il reste à gagner l'Afrique du Nord… quelque 5 heures de vol et 1 400 km plus loin.

14h30 les Alpes

C'est une collection hétéroclite d'avions en plus ou moins bon état qui quitte Ratisbonne et se dirige vers le sud. LeMay fait faire un large cercle autour d'un grand lac (Chiemsee) pour donner une chance aux éclopés de rejoindre la formation.
Les B-17 doivent encore subir les assauts de quelques chasseurs de nuit. Six nouveaux B-17, victimes de la Luftwaffe ou de l'aggravation de leurs avaries, tombent avant d'atteindre les Alpes, que le gros de la formation survole vers 14h30. Deux appareils vont se poser en Suisse [9], et un amerrit en Méditerranée.

▲ Après s'être regroupés autour du lac Chiem (Chiemsee), les survivants du 4th BW survolent la Tiroler Achen, qui dévale les pentes des Alpes autrichiennes, laissant à leur gauche Kitzbühel et à leur droite Thurn, quelque part sous la brume. Tout danger est maintenant écarté, sauf pour quelques éclopés qui ne parviendront pas à gagner l'Afrique du Nord.

Témoins rouges des jauges d'essence allumés, les 119 rescapés du 4th *Bombardment Wing* se posent en Algérie, où ils découvrent que, contrairement à ce qui avait été annoncé, ils ne sont pas vraiment attendus. La guerre sur le continent africain s'est déplacée vers l'est, et avec les mécanos, le carburant, les pièces nécessaires aux avions, la nourriture et même les couvertures... LeMay écrira plus tard : « Nous avions choisi Télergma parce qu'il y avait un dépôt pour B-17 et nous devions y trouver toutes les pièces nécessaires plus cinq cents mécaniciens. Nous n'avons trouvé ni rechanges ni mécaniciens... En Afrique, le grand luxe se résumait à une couchette et à une couverture, l'ordinaire à une paillasse. »

Il faudra plusieurs jours à LeMay pour dresser un bilan correct. Quelques avions se sont posés sur d'autres terrains, certains seront abandonnés sur place et récupérés par la *Twelfth Air Force*, et, enfin, quelques-uns regagneront l'Angleterre plusieurs semaines plus tard. Cela est d'autant plus difficile qu'une autre mission attend le 4th *Bombardment Wing* au retour. Nous reparlerons du bilan global plus loin.

DEUXIÈME PARTIE

LE RAID SUR SCHWEINFURT

11h18 premiers décollages

Ce n'est pas une heure et demie mais cinq heures que les aviateurs doivent patienter pour prendre l'air en direction de Schweinfurt. Et cela change tout !

Dans l'avion de tête du 91st *Bombardment Group* a pris place le *Brigadier General* Robert B. Williams, commandant le 1st *Bombardment Wing*. Celui-ci se compose de deux *Air Task Forces*, elles-mêmes divisées en deux ou trois *Combat Wings*. L'ordre de bataille présente un aspect quelque peu touffu en raison de l'éclatement de certains groupes, dont les divers *Squadrons* servent à « boucher les trous ».

Ce retard considérable oblige le Haut commandement à modifier le plan initial. Avec la protection qu'offrait le 4th *Bombardment Wing* à Ratisbonne, le bombardement devait s'effectuer d'est en ouest, soleil dans le dos, après avoir contourné la ville. Il devra se faire d'ouest en est, avec l'avantage de réduire le temps sur zone de près de vingt minutes et l'inconvénient de survoler un paysage sans relief caractéristique et de lancer les bombes vent debout.

Il aura surtout une conséquence dramatique : les chasseurs allemands auront tout leur temps pour être ravitaillés et réarmés entre les deux raids.

Enfin, à 11h18, les premiers avions du 1st *Bombardment Wing*, les B-17F du 511th *Bomb Squadron*, décollent de Polebroke. Seulement dix font demi-tour avant d'atteindre la mer, mais, en raison de l'effort maximal demandé au *Bombardment Wing*, il n'y a pas de *legal aborts*. Deux équipages revenus prématurément réussissent néanmoins à emprunter un avion maintenu au sol et à regagner leur « box ».

Ce sont donc 222 Fortress qui se dirigent vers Schweinfurt, franchissant la côte en trois points : Orfordness, Felixstowe et Clacton à partir de 13h13.

Ils sont attendus de pied ferme, ainsi que le détaille le rapport sans concession du VIII *Bomber Command* :

« La zone d'interception étendue, rendue désormais nécessaire par l'échelle de l'offensive diurne alliée, et pour laquelle les défenses allemandes à l'Ouest ont été forcées de s'organiser, semble à ce moment causer moins d'inquiétude aux contrôleurs allemands qu'on n'aurait pu l'espérer. La tournure des événements a été manifestement envisagée, et toutes les dispositions ont été prises.

LA MISSION SUR SCHWEINFURT - 17 AOÛT 1943

Mer du Nord
Angleterre
Pays-Bas
Belgique
Lux.
Allemagne
France
Londres
Bruxelles
Amsterdam
Paris
Berlin
Hambourg
Elbe
Weser
Rhin
Seine
Loire
Danube
Munich
Nancy
Strasbourg
Dres

14h14
15h59 - 16h11

II./JG 11
III./JG 26
St/JG 11
I./NJG 1
ESt NJG 2

III./JG 26
Schiphol

I./JG 1
I./JG 11
Erprkdo 25

Deelen

III./JG 3
Woensdrecht

Gilze-Rijen

Eindhoven

I./JG 3
III./JG 3

München-Gladbach

II./JG 26
GeGr/JG 26

I./JG 26

Lille

St. Trond

Cologne
III./JG 3

5./(F) 123
St. Pol

Vitry

Bonn
II./JG 11

Abbéville

Florennes

II./JG 2

NJG 4

II./NJG 1
III./JG 11
II./JG 2

I./JG 26
II./JG 1

Erbenheim
Mainz-Finthen

I./NJG 6

Schweinfurt

IV./NJG 101

Kitzingen

JG 50

Amiens

Beauvais

II./JG 26

I./JG 1
St/JG 1
III./JG 1

Mannheim

1st IV./NJG 101

Fürth
JG 104

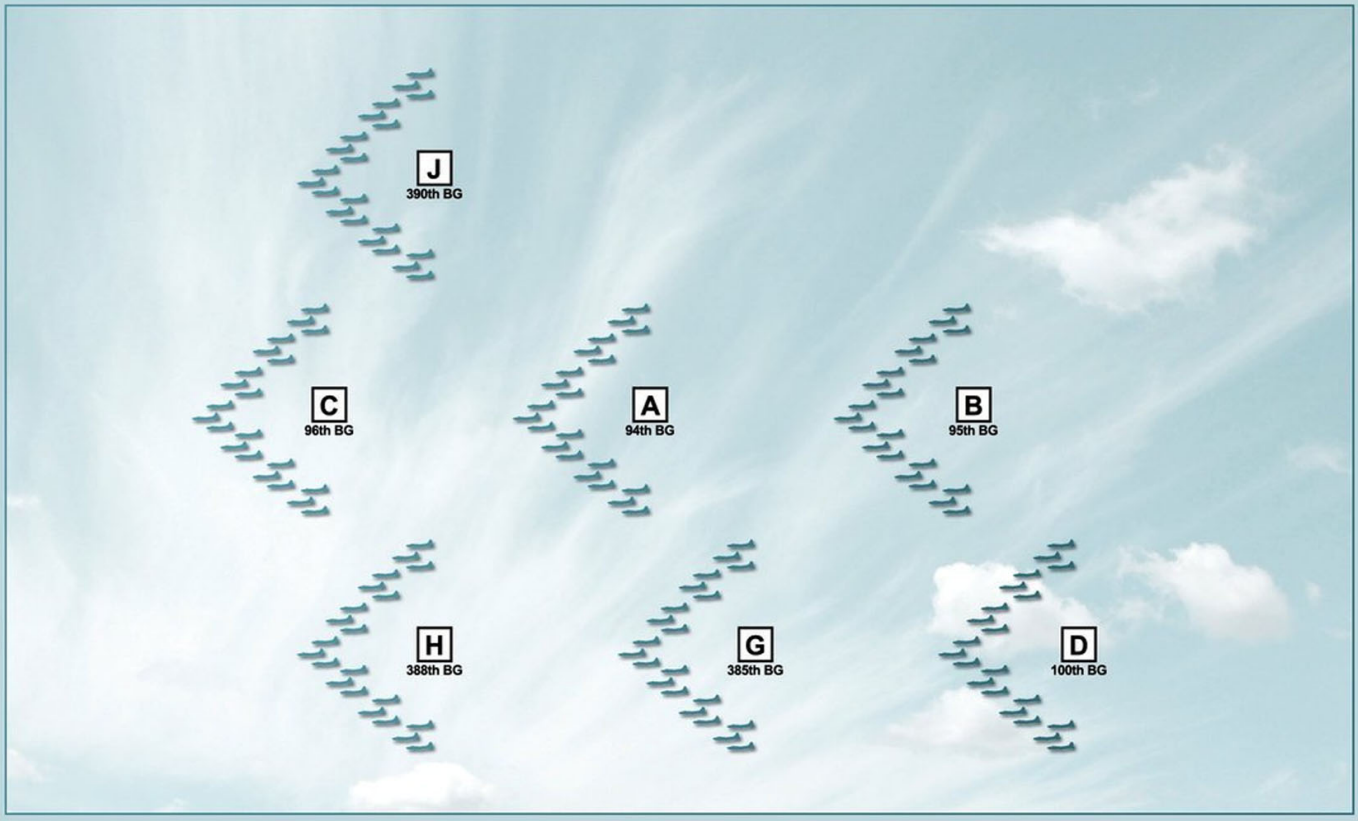
Lachen-Speyerdorf

JG 106

III./NJG 101

Echterdingen

COMPOSITION DU 4TH *BOMBARDMENT WING*



Les pilotes de chasse eux-mêmes n'ont montré que peu d'embarras à se retrouver si loin de leurs zones habituelles. Selon toute évidence, avant qu'ils ne partent, ils ont reçu des instructions concernant leur zone probable de combat et l'emplacement des terrains d'atterrissage sur un territoire qui leur est peu familier. L'organisation est sans faille, les pilotes recevant des cartes appropriées pour les noms de lieu codés dans leur zone impartie. Les contrôleurs en France et en Hollande semblent également jouir d'une vision particulièrement claire de la situation pour suivre la progression des assaillants en plein territoire allemand. Ils peuvent, de cette manière, calculer bien à l'avance le meilleur schéma d'interception pour leurs chasseurs.

« En outre, il semble que toutes les dispositions aient été prises pour combler les vides laissés par les *Staffeln* de défense envoyés loin de leurs bases habituelles. Pendant cette journée, après qu'une puissante force de chasseurs venue de Hollande a poursuivi les assaillants de Ratisbonne le long du Rhin, d'autres chasseurs en provenance du nord de l'Allemagne semblent avoir été rassemblés en Hollande, de sorte que si les bombardiers de Ratisbonne étaient revenus, ces chasseurs auraient été placés dans des conditions idéales. La tournure des événements a voulu qu'ils ne soient pas employés contre les assaillants revenant de Ratisbonne, mais contre ceux qui se rendaient à Schweinfurt. »

13h30 Woendrecht

Le 1st BW bénéficie d'une escorte plus musclée que le 4th BW : 96 Spitfire de huit *Squadrons* de la RAF jusqu'à Walcheren, où le 4th *Fighter Group* doit prendre le relais. Cependant, celui-ci rate le rendez-vous et doit rentrer sans avoir vu les B-17. Vient ensuite le 78th *Fighter Group*, dont la présence intimide suffisamment les chasseurs allemands pour qu'ils restent assez discrets. De toute façon, ces derniers savent qu'aux environs d'Eupen, les P-47 devront faire demi-tour !

À 13h30, les Fw 190 A des I./JG 26 et II./JG 1 décollent de Woendrecht. La mauvaise coordination de la chasse alliée leur permet de réaliser des attaques combinées contre le groupe de tête des B-17, dont 22 ne rentreront pas en Angleterre.

Il est assez difficile de retracer la tragédie du 1st *Bombardment Wing* qui, pendant près de deux heures, va subir les assauts de pas moins de treize *Gruppen* de chasse (soit de 180 à 240 Bf 109 et Fw 190) – au moins neuf d'entre eux étant en contact avec les bombardiers US au plus fort de la bataille.

Le 381st BG est l'un des plus malmenés par la chasse allemande. Le *2nd Lieutenant* Donald Rutan, copilote d'un B-17 de cette unité, n'a jamais oublié cette mission :

« Cela ne servait pas à grand-chose de prévenir de l'attaque des chasseurs ce jour-là ; tout ce qui se présentait arrivait à douze heures, et cela a duré une éternité. Chaque fois qu'ils se pointaient, vous pensiez qu'à un moment ou à un autre, ce serait à votre tour d'y passer. Tant de nos avions étaient tombés... Ce fut la pire mission que nous ayons jamais connue. Les gars de mon équipage qui furent abattus par la suite, sans moi, m'ont raconté que Schweinfurt était resté gravé dans leur mémoire. Ils ne pourraient jamais oublier le 17 août 1943. »

Lucky Lady II, piloté par le *1st Lieutenant* Walden L. Simpson du 534th BS/381st BG, est à son tour pris dans la tourmente au nord d'Anvers. Le pilote d'un autre B-17 a été témoin de la scène :

« L'appareil volait en tête de la formation des *spares* quand il a été attaqué par deux avions ennemis qui sont arrivés dans ses douze heures à la même altitude. On a eu l'impression que l'un d'eux avait tiré dans le poste de pilotage du 42-30245, parce qu'il a aussitôt cabré avant d'effectuer un demi-tonneau sur sa droite. La chandelle s'est presque transformée en looping, mais l'avion a basculé à droite avant de partir en vrille. Il a fait trois tours complets, puis est passé sous mon avion, et je l'ai perdu de vue. Mes mitrailleurs m'ont dit qu'il avait pu redresser le temps que cinq ou six hommes sautent en parachute. »

Les dix hommes ont pu évacuer, mais le pilote, rejeté au fond du poste de pilotage quand l'avion s'est cabré, a été éjecté et décapité par une hélice ; il sera enterré à Anvers trois jours plus tard. Les autres sont faits prisonniers, mais l'un parviendra à s'évader. Lucky Lady II, le mal nommé, constitue la seconde victoire du jour (sa huitième alors) du *Feldwebel* Peter Ahrens de la 3./JG 26.

Les Allemands réservent une surprise aux aviateurs américains. Un membre d'équipage du 92nd BG raconte :

« À une distance de 750 m, un grand éclair a jailli de chaque avion ennemi, le cachant à notre vue. Les avions ennemis ont alors piqué sous notre formation. Une seconde ou deux après l'éclair, plusieurs gros éclatements noirs, environ une fois et demie plus gros que les éclatements habituels d'obus de la *Flak*, ont explosé au milieu de la formation. Les projectiles lancés par les avions ennemis après le grand éclair pouvaient être suivis à l'œil nu et semblaient avoir un diamètre de 7 à 8 cm. Les projectiles ont explosé librement et non à l'impact. Cette attaque a endommagé deux avions, que de nouvelles attaques ont achevés. »

Sous les ailes des Bf 109 G-6/R2 de la 5./JG 11 se trouvent deux tuyaux contenant chacun une roquette de 21 cm de diamètre – l'un des tout premiers missiles air-air –, connue sous la dénomination de WGr.21 (*Werfer-Granate* ou lance-grenades). La 5./JG 11, commandée par l'*Oberleutnant* Heinz Knoke, n'en est pas à sa première expérience en matière d'armes « spéciales », puisque, le 28 juillet, elle a largué des bombes de 250 kg sur une formation américaine – non sans succès d'ailleurs, puisque l'*Oberfeldwebel* Johann Fest a réussi à détruire trois B-17 avec une unique bombe.

Ce 17 août, Heinz Knoke est à la tête de son escadrill [10] :

« À 13h15, alerte : décollage immédiat. Au-dessus d'Anvers, nous rencontrons l'ennemi : une puissante formation de Forteresses volantes escortée de Spitfire. Avec mes tuyaux de poêle, pas question d'engager la bagarre contre des avions de chasse. Pourtant, je ne voudrais pas les larguer dans la nature. Attendons !

« Juste avant Aix-la-Chapelle, les Spitfire font demi-tour et rentrent à tire-d'aile. Maintenant, nous pouvons attaquer. Je ne suis pas encore à bonne portée quand un obus traverse mon plan gauche et décroche le tube de lancement. Crispé aux commandes, je dois lutter de toutes mes forces pour stabiliser mon zinc. Du coin de l'œil, j'examine le trou respectable dans l'aile. Hum ! le longeron principal a probablement pris un coup. Au moindre effort brusque, l'aile risque de se détacher. Ce qui signifie qu'il faudra renoncer aux virages serrés.

« Je pourrais tout de même essayer d'expédier ma seconde grenade dans la "box" ennemie. Presque tous mes pilotes ont lancé les leurs. Deux projectiles ont fait mouche, et je vois les bombardiers atteints éclater comme des bulles de savon. Les autres grenades, par contre, ont manqué leur but. Je lâche la mienne, qui s'enfonce de biais dans la formation pour ressortir de l'autre côté sans avoir explosé. Pour l'instant, je ne puis rien faire de plus. Laissant mes camarades poursuivre l'attaque avec leurs armes de bord, je file jusqu'au terrain de Bonn-Hangelar. »

[10] *La grande chasse* – H. Knoke – J'ai lu leur aventure (A81), Flammarion, Paris, 1964.

Knoke rentre avec la certitude que les deux *Experten* des armes « spéciales » de sa *Staffel* que sont les *Unteroffizier* Johann Fest et *Feldwebel* Führmann ont mis chacun un coup au but. En fait, deux B-17 du 92nd BG sont endommagés par les explosions et seront achevés par des attaques conventionnelles. L'état-major allemand n'homologuera aucune victoire avec ce type d'arme en ce 17 août 1943.

14h30 Coblence

La Luftwaffe racle les fonds de tiroir et envoie les quelques avions disponibles du II./JG 51 à Francfort pour ravitaillement. Décollant à la tête de la 5./JG 51, le *Feldwebel* Hans Langer engage le combat aux environs de Coblence. Laissons-lui la parole :

« Quand j'ai entendu le nombre d'avions qui nous arrivait dessus, je suis devenu dingue. J'ai vraiment eu peur, mais mon angoisse s'est dissipée une fois en l'air. J'ai emmené mes huit avions en direction de l'est. C'était fascinant de voir autant de bombardiers après le petit nombre que nous avions rencontré en Méditerranée. On aurait dit des grappes de raisin accrochées au ciel. Nous nous étions entraînés pour faire des passes frontales. Nous avions tout étudié minutieusement, parce que nous n'étions pas nombreux et que notre matériel était un handicap supplémentaire. Le 109 était nettement inférieur à cette époque, bien qu'il conservât ma préférence. Nous avions même un B-17 capturé – je l'avais piloté à Rechlin – et nous savions à quelle vitesse saisissante la tourelle supérieure pouvait pivoter. Nous n'avions rien à craindre de la tourelle inférieure, elle n'était guère efficace. Quatre ou cinq jours avant, nous nous étions entraînés sur quatre Ju 88 volant à 7 000 m, à la vitesse de croisière des B-17, et nous avions découvert que les passes frontales en léger piqué à 10° étaient la meilleure tactique. Quand nous avons essayé d'attaquer en formation serrée, aile dans aile, nous nous sommes rendu compte que deux ou trois chasseurs choisissaient la même cible et se gênaient mutuellement dans leurs évolutions. Alors, nous avons essayé les attaques individuelles en ligne, chacun prenant sa propre cible.

V-PACKETTE, le B-17F-40-BO 42-5225, a été probablement descendu par l'*Oberleutnant* Artur Beese (1./JG 26). Sur les dix hommes du *2nd Lieutenant* Don S. Von Der Heyde, huit sont tués et deux faits prisonniers, dont un (le bombardier, le *2nd Lieutenant* Walter S. Brown Jr.) réussira à s'évader.

Une Lady pas si chanceuse que ça. Le B-17F-95-BO 42-30245 tombe victime des Fw 190 de la JG 26 près d'Anvers vers 14h30 (heure alliée), à sa huitième mission.

« Juste au moment où je me mettais en position d'attaque, le voyant de ma jauge de carburant s'est allumé. Mon ailier m'a signalé la même chose. Alors, je lui ai dit : *"Faisons deux passes, on verra bien ensuite."* Nous avons perdu de l'altitude trop vite et nous sommes passés sous le ventre des bombardiers avant de revenir à leur hauteur. Je les ai vus battre des plans et tenter de resserrer leur formation. J'ai pensé que c'était une excellente chose. Puis les événements se sont précipités. Nous avons tous fait feu à volonté. Je suis passé juste sous la formation des bombardiers. J'ai ressenti des secousses provenant soit du souffle de leurs hélices, soit de la compression de l'air en raison de la faible distance entre eux et moi. J'ai dit aux autres par radio qu'il fallait reprendre de l'altitude par un virage sur la gauche et attaquer par l'arrière. J'ai regardé autour de moi et ai constaté que deux des bombardiers laissaient échapper de la fumée. J'ai rassemblé mes gars, et nous avons coiffé les deux bombardiers. Nous avons réduit les gaz à environ 100 m au-dessus d'eux. Puis j'ai décidé de glisser sur l'aile pour me faufiler dans la formation – une grande première pour moi. Cela m'a donné deux avantages : un, les mitrailleurs n'ont pas pu m'encadrer dans leur viseur ; deux, je me suis retrouvé très près des cibles. J'ai glissé et ai rétabli juste derrière un bombardier, assez près pour apercevoir le mitrailleur de queue dans sa tourelle. J'ai pressé les deux boutons en même temps, et tous mes canons ont tiré. J'ai vu un ruban de feu pénétrer dans le B-17, et c'est à peu près tout – sauf une chose : le moteur n° 3 a été arraché de son berceau et est passé par-dessus l'aile. Il m'a frôlé, et l'aile du bombardier s'est détachée quelques secondes plus tard. Le B-17 a aussitôt basculé sur le dos. »

Le bombardier abattu est le B-17F-70-BO (42-29830), surnommé PETER WABBIT et piloté par le *1st Lieutenant* Erwalt D. Wagner du 525th BS/379th BG, qui forme, avec une partie du 303rd BG, le *Composite Group* en queue de peloton. L'appareil s'écrase à dix kilomètres à l'ouest de Bingen, sans survivant. Le *Technical Sergeant* Johannes P. Johnson, radio dans l'avion qui précède celui de Wagner, a vu toute la scène :

« J'ai entendu tout le monde brailler quand les chasseurs ont fait leur apparition. Les autres ont tous tiré ; moi, je n'ai pas pu, ils sont passés trop vite. Je les ai vus revenir. Ils semblaient vouloir se concentrer sur notre *Squadron*. Tout à coup, j'ai vu le moteur intérieur de l'aile droite se détacher de l'avion derrière nous. Il est passé au-dessus de l'aile, a heurté le stabilisateur et l'a complètement arraché. L'avion a brutalement basculé et a plongé droit vers le sol.

◥ En haut : Aucun des membres de l'équipage de PETER WABBIT (42-29830) du 525th BS/379th BG, qui posent sur cette photo prise à Kimbolton le 24 juillet 1943, ne survivra à l'attaque du *Leutnant* Heinrich Rudolf du *Stab* I./JG 11. Allongé devant ses hommes, le pilote, le *1st Lieutenant* Erwalt D. Wagner.

◥ Au milieu : OUR GANG, le B-17F630-BO 42-5069 du 324th BS/91st BG, est le leader de l'élément composite en tête de la formation (avec les 306th et 381st BG). Les chasseurs allemands mettent ses moteurs n° 1 et 2 hors service, et il perd rapidement de l'altitude. Il est vraisemblablement achevé par le *Feldwebel* Stoewer de la 3./JG 11. Le Fortress percute près de Sankt Goar, au sud de Coblence, et l'équipage commandé par le *1st Lieutenant* William H. Wheeler est fait prisonnier. Dans la Jeep, le *Major* Haley W. Aycock, commandant le 324th BS.

▶ En bas : Encore anonyme quand la photo a été prise, le B-17F-90-BO 42-30158 du 525th BS/379th BG sera baptisé JANE II. Il finit sous les projectiles du *Leutnant* Wolfgang Heinert de la 3./JG 11 dans les environs d'Abenheim (au nord-ouest de Worms). Sur les dix membres de l'équipage du *1st Lieutenant* Howard O. Koeppen, deux ont été tués dans l'engagement, les autres capturés.

▲ À droite, le pilote de MIZPAH, le *2nd Lieutenant* Everett L. Kenner, et à gauche, le copilote, le *2nd Lieutenant* George M. Bryan. Tous deux trouveront la mort le 17 août 1943.

◤ Ces « rampants » du 534th BS/381st BG posent devant « leur » B-17F-80-BO 42-29978, baptisé HELL'S ANGEL, un surnom particulièrement populaire au sein de l'AF. Malheureusement pour eux, il ne rentrera pas de sa mission sur Schweinfurt, probablement tombé victime de l'*Oberleutnant* Franz Strobl de la 9./JG 11 dans les environs de Niedergladbach. Le *1st Lieutenant* Reinhardt M. King et ses neuf hommes attendront la fin de la guerre dans les geôles allemandes.

◀ Le B-17F-10-BO 41-24453 (MIZPAH/THE BEARDED BEAUTY) du 322nd BS/91st BG est abattu quelque part entre Mayence et Schweinfurt, vraisemblablement victime du JGr. 50, le 17 août vers 14h47. On compte cinq survivants et cinq tués. Il est intéressant de noter comment le blanc des cocardes a été terni et le liseré jaune repeint en un ton bleu foncé.

Je l'ai rapidement perdu de vue, mais il ne faisait aucun doute qu'il allait percuter comme une bombe et s'enfoncer trois mètres sous terre. Nous étions censés compter les parachutes, mais je n'en ai pas vu un seul. Tout s'est passé si vite. En l'espace de deux secondes, tout était terminé. C'est arrivé encore plus vite que je ne peux le décrire. Ce fut l'une des rares fois où j'ai vraiment eu peur, j'ose le dire. Je n'ai pas eu un sentiment particulier pour les hommes qui étaient à bord. J'avais juste peur que notre tour vienne ensuite. Je ne veux pas paraître sans cœur, mais c'était la stricte vérité. »

Ce n'est que le début du calvaire pour le 525th BS. Les trois autres appareils de l'échelon supérieur sont touchés à leur tour et, un par un, perdent de l'altitude. Deux s'écrasent rapidement, le troisième fait demi-tour et tente de rentrer seul ; il n'y parviendra pas. Ainsi disparaît le 525th BS avant même d'avoir atteint Schweinfurt…

14h59 Schweinfurt

L'avion de tête du 91st BG se présente au-dessus de l'objectif à 14h59. Pas moins de 24 B-17 manquent à l'appel. Pour diverses raisons, un peu longues à expliquer, les neuf formations de queue se sont beaucoup trop rapprochées les unes et des autres et, comme elles arrivent de directions différentes, elles se gênent au moment de larguer les bombes. La précision de l'attaque s'en ressent. On pourrait penser que les trois premières, dont la visée n'est handicapée ni par la poussière ni par la fumée provoquées par celles les ayant précédées, ont obtenu de meilleurs résultats. Curieusement, il n'en est rien : leurs bombes forment un ruban de plus de six kilomètres de long…

Bref, le raid sur Schweinfurt n'a rien d'un bombardement de précision. Toutefois, on verra dans les conclusions qu'il n'a pas été aussi raté qu'il n'y paraît.

Les dernières des 235 bombes de 500 kg, 719 de 250 kg et 1 017 de 125 kg visant les usines VKF, Kugelfischer Georg Schäfer AG et Fichtel + Sachs AG tombent à 15h11.
Cinq B-17 sont abattus aux environs de Schweinfurt. Pour les survivants, il ne reste plus qu'à rentrer, mais la Luftwaffe a une autre idée en tête. Si le gros du 1st *Bombardment Wing* serre les rangs en rebroussant chemin, certains équipages doivent se débrouiller seuls, comme le raconte le *2nd Lieutenant* James D. Judy du 91st BG :
« À bord du Fortress baptisé My Prayer, le feu s'est déclaré, et l'appareil s'est mis à piquer. Tout l'équipage a sauté, à l'exception du pilote [Judy], du copilote [2nd/Lt Roger W. Layn] et du mitrailleur supérieur [T/Sgt Earl M. Cherry] dont le parachute avait été rendu inutilisable par l'incendie. Le pilote a réussi à redresser l'appareil, et le mitrailleur, malgré un éclat d'obus dans la jambe, est parvenu à circonscrire l'incendie avec l'aide du copilote. Le mitrailleur s'est alors installé au poste de tir avant et le copilote aux postes latéraux, tenant les chasseurs à distance pendant que le Fortress redressait à toucher les toits.
« Nous sommes revenus à la maison à 340 km/h, rasant les villes, les usines et les aérodromes en plein cœur de l'Allemagne. C'était le premier vol en rase-mottes que j'effectuais en toute légalité ! Nous avons attiré quelques obus, mais nous avons réussi à tout éviter. Les gens en Allemagne s'enfuyaient à notre vue, mais, en Belgique, ils nous saluaient. Au-dessus de la Belgique, le pilote a commencé à jeter par-dessus bord tout ce qui n'était pas indispensable. Il tomba sur une paire de chaussures et, avisant un Belge qui lui faisait des signes dans un champ, il noua les lacets entre eux et lui balança les chaussures. »
My Prayer sera exaucée... l'avion ramènera les trois hommes jusqu'à Manston pour un atterrissage sur le ventre dont ils sortiront sains et saufs.
Le calvaire des survivants n'est pas pour autant terminé. Sept autres B-17 tombent entre Schweinfurt et la Manche. Enfin, à 16h16, les P-47 du 56th FG arrivent à leur rencontre.

16h20 Eupen

Au moment où le « Zemke's Wolfpack » fait son apparition, les B-17 du groupe de tête sont en butte aux assauts des Fw 190 du II./JG 26 menés par le *Major* Wilhelm-Ferdinand Galland, dit « Wutz », frère du célèbre Adolf. La surprise est complète pour les Allemands, et Wutz est le premier à tomber, probablement victime du *1st Lieutenant* Glen D. Schiltz Jr. ou du *Captain* Walker M. Mahurin. Son Fw 190 A-5 « double chevron + barre » (WNr. 530125) s'écrase à 5 km à l'ouest de Maastricht. Sa disparition cause une vive émotion au sein de son groupe, et même de toute la JG 26, où il était considéré de façon unanime comme un remarquable pilote – titulaire de 55 victoires et de la *Ritterkreuz* depuis le 18 mai – et l'un des meilleurs chefs de groupe du front de l'Ouest.
La JG 26 revendique 18 des 93 B-17 crédités à la Luftwaffe ce jour-là.

◤ En haut : Le B-17F-90-BO 42-30191 (The Bolevich) est le dernier du malheureux peloton du 525th BS/379th BG à être abattu ; la victoire étant attribuée conjointement à deux batteries de *Flak* (*Schwer Flakabteilungen* 482 et 906) et au *Feldwebel* Christof Nagel (10./NJG 101). Les dix membres de l'équipage du *1st Lieutenant* Donald W. Merchant évacuent l'avion ; l'un est trouvé mort au sol, et un autre sera abattu en tentant de s'enfuir.

◤ Au milieu : The Sky Wolf/The Great Speckled Bird, le B-17F-20-BO 41-24527 du 324th BS/91st BG, tombe victime du *Feldwebel* Hans Meissner de la 9./JG 1 qui lui incendie les deux moteurs droits près d'Aschaffenburg. L'équipage du *1st Lieutenant* William S. Munger est fait prisonnier.

◀ En bas : Le B-17F-20-DL 42-3043, Hitler's Gremlin, du 401st BS/91st BG, piloté par le *1st Lieutenant* Eugene M. Lockhart Jr. Ayant perdu un moteur juste après le décollage, il choisit de rester en formation. Endommagé par la chasse et la *Flak* allemandes, il doit amerrir en mer du Nord à son retour. L'équipage sera récupéré par les secours en mer.

▶ C'est alors qu'il survole Diest (Pays-Bas) et qu'il pense s'en être tiré que l'équipage du *2nd Lieutenant* Douglas L. Mutschler est rattrapé par l'*Oberfeldwebel* Adolf Glunz de la 4./JG 26, dont il va constituer la 40e victime, ce qui lui permettra de recevoir la *Ritterkreuz* une dizaine de jours plus tard. Le B-17F-25-BO 41-24564, PATCHES, du 365th BS/305th BG ira s'écraser sur l'île de Schouwen, faisant trois tués et sept prisonniers. L'équipage sur la photo n'est pas celui qui disparaîtra le 17 août 1943.

ÉPILOGUE

OUT OF AFRICA

Le 24 août, LeMay quitte le continent africain avec ce qui lui reste de son *Bombardment Wing* – 85 appareils. Il est prévu de se délester de quelques bombes au passage sur la base de la KG 40 à Bordeaux-Mérignac avant de regagner l'Angleterre. Cependant, seuls 58 parviennent jusqu'à l'objectif, les autres, pour la plupart victimes des séquelles de la grande bagarre du 17, font demi-tour ou cherchent refuge ailleurs, notamment en Espagne.

C'est un très difficile début pour le 390th BG, qui avait effectué sa toute première mission de guerre cinq jours plus tôt et qui fera partie des *Groups* les plus touchés (30 % de pertes).

Parti le matin du 17 août avec 146 B-17, LeMay rentre le 24 au soir avec 55...

Lors du débriefing, le *Brigadier General* Frederick L. Anderson interroge les commandants de groupe un à un. Aucun ne se décide à parler. Surpris et irrité, le chef du VIII *Bomber Command* se tourne vers LeMay et lui ordonne de rendre compte. LeMay se lève et dit simplement : « Mon général, l'officier de renseignement nous avait informés que les Allemands avaient 1 127 chasseurs opérationnels à portée de notre trajet. Ils n'ont eu aucun "avortement légal" ce jour-là ! » et il se rassoit dans un silence glacial.

Le raid diurne de l'USAAF sur Schweinfurt devait être suivi par une opération de la RAF la nuit suivante. Prétextant la promesse d'une nuit de pleine lune, Harris l'annule. Outre qu'il a une bonne raison de l'arbitrer contre un raid sur Pennemünde (où les services secrets viennent de découvrir l'existence des V-2), Harris ne voit aucun intérêt à s'associer aux opérations des Américains qui ne s'intègrent pas à ses propres perspectives.

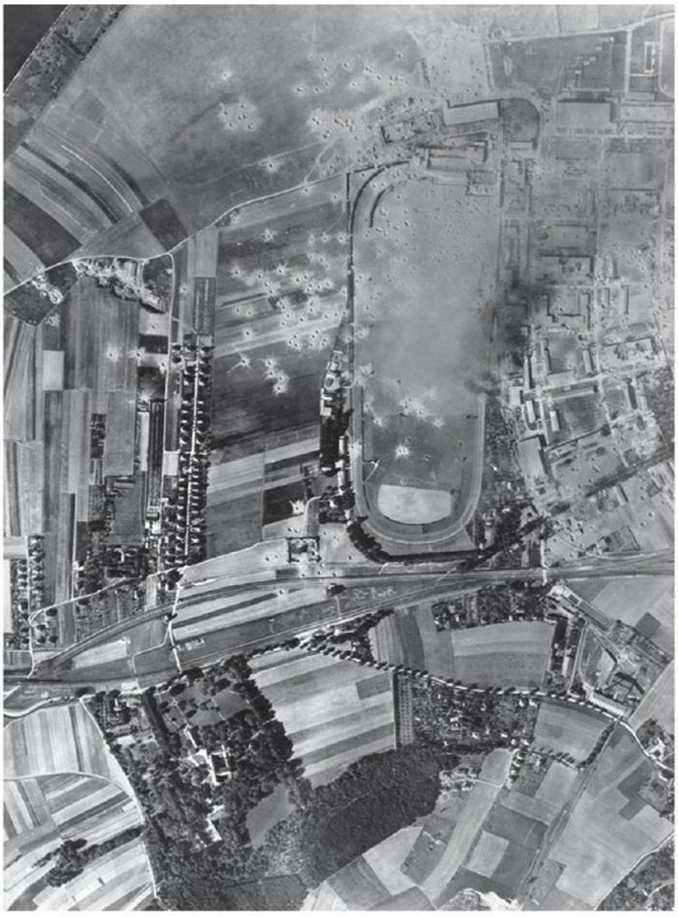
▲ L'équipage du *1st Lieutenant* Eugene M. Lockhart Jr. (accroupi au centre) avec le canot qui lui a permis de survivre à son amerrissage forcé. Lockhart avait participé à la mission n° 1 du 17 août 1942 sur Rouen.

▶ THE DEVIL'S DAUGHTER, le B-17F-30-DL 42-3153 du 336th BS/95th BG, participe à la mission sur Ratisbonne, dont il se sort intact.

AUTOPSIE D'UN DÉSASTRE

LE JEU EN A-T-IL VALU LA CHANDELLE ?

La double mission qui était censée écourter la guerre n'a-t-elle fait qu'écourter la vie ou la carrière de plusieurs centaines d'aviateurs américains ? À la lecture des tableaux détaillés des pertes américaines, on serait fondé à le croire. Leur importance – à peu près autant en une seule journée que lors des six premiers mois d'opérations – nécessitera que l'on s'y attarde quelque peu. Toutefois, avant de remplir la colonne « débit », il est logique de s'intéresser à la colonne « crédit ». Or, elle est peut-être moins vide qu'on ne l'imagine, car les bombardiers américains ont fait du « bon boulot ».
Ratisbonne a été arrosée d'incendiaires et de bombes à haut pouvoir explosif qui ont endommagé tous les bâtiments importants du site et détruit un certain nombre d'avions prêts à être livrés. On peut néanmoins se poser la question de savoir si le simple ralentissement de la production de l'usine Messerschmitt et la destruction de quelques dizaines de chasseurs justifiaient une telle expédition.
Si la précision a laissé à désirer à Schweinfurt, il n'en reste pas moins que 80 bombes à haut pouvoir explosif ont touché les deux principales usines, en particulier celle de Kugelfisher, où 633 machines-outils ont été détruites ou fortement endommagées. La production de roulements à billes chute de 140 tonnes en juillet à 69 en août et 50 en septembre.
Les Allemands choisissent alors d'importer des produits finis suisses et suédois, qu'ils ne peuvent pas payer en billets de Monopoly qu'est le reichsmark – ce qui pèsera lourdement sur l'économie de guerre du III. *Reich*. Toutefois, ce raid et ceux qui suivront obligeront l'Allemagne à disperser ses sites de production. Quand les lourdes séquelles de cette réorganisation ne se feront plus sentir sur leur rendement, il sera juste trop tard !



LES ERREURS TACTIQUES

Alors que le plan initial prévoyait un décollage quasi simultané des deux *Bombardment Wings*, les mauvaises conditions climatiques ont retardé d'une heure et demie le départ du raid sur Ratisbonne et de cinq heures celui sur Schweinfurt. Ce décalage entre les départs des deux raids reste inexplicable. Il est évidemment à l'origine des lourdes pertes du 1st *Bombardment Wing*, car les chasseurs allemands ont bénéficié d'un temps largement suffisant pour se ravitailler et parfois même gagner des terrains plus proches du passage estimé de la seconde vague.
Le *Brigadier General* Frederick L. Anderson a incontestablement pris la mauvaise décision. S'il avait envoyé les deux *Bombardment Wings* comme prévu, le 1st BW aurait peut-être eu à déplorer une ou deux collisions aériennes dans la crasse – ou pas. En tout cas, rien de comparable aux pertes subies au-dessus de l'objectif en raison de la dilution des forces, qui sera la cause majeure de ce désastre. Bien qu'il en sera officiellement dédouané, ses décisions auront été les pires possibles : déniant aux bombardiers la possibilité d'une escorte aux moments cruciaux et facilitant la tâche de la Luftwaffe à prendre en charge les deux expéditions en raison du décalage horaire.
Toutefois, la cause majeure de ce désastre repose sur la division des forces. Certes, les usines Messerschmitt de Ratisbonne représentaient un objectif tout aussi prioritaire que celles de roulements à billes de Schweinfurt. Cependant, on peut penser que si les deux *Bombardment Wings* avaient été envoyées sur ces dernières, les Américains n'auraient (peut-être) pas eu à y retourner en octobre. Or, la mission n° 115 du 14 octobre 1943 sera encore plus sanglante que la précédente, comme on le verra plus loin.
Arnold et Eaker avaient espéré que, en envoyant la formation de Ratisbonne se poser en Afrique du Nord, ils inaugureraient une nouvelle forme de mission : la navette (*shuttle bombing*). Elle offrait le double avantage de profiter des meilleures conditions météo prévalant en Méditerranée et de plonger le contrôle terrestre de la Luftwaffe dans la confusion. Or, il s'est avéré que, en l'absence d'une forte infrastructure, il était difficile de gérer autant de bombardiers lourds sans leur échelon terrestre dédié et que la délocalisation des équipages sur des bases inconnues d'eux ajoutait à leur stress et affectait de manière négative leur efficacité au combat.

LES ERREURS STRATÉGIQUES

Les quatre grands raids effectués par l'USAAF dans la première quinzaine du mois d'août (Ploesti, Wiener Neustadt, Ratisbonne et Schweinfurt) se sont achevés trois fois sur quatre par un désastre de première grandeur. Dans leur hâte à prouver que le bombardement stratégique peut entraîner une fin rapide de la guerre, les responsables de la *Eighth Air Force* ont été aveuglés par leur foi inébranlable, quasi dogmatique, en la supériorité du bombardier.
Le raid du 17 août 1943 marque un tournant significatif dans la guerre aérienne. Les Américains viennent de payer pour comprendre que, jusqu'ici, ils ont tenté d'adapter la guerre à leurs conceptions de la stratégie aérienne et que, désormais, ils vont plutôt devoir faire le contraire. Sans être totalement remise en cause, leur vision des choses doit être sérieusement révisée à la lumière du désastre.
La doctrine sur laquelle se sont accordés les théoriciens de l'US Army Air Corps à la fin des années trente est fondée sur le postulat qu'une importante formation de bombardiers, soigneusement ordonnée, bien commandée et fortement armée sur le plan défensif, peut survivre à une pénétration profonde en territoire hostile sans escorte de chasse. Une fois au-dessus de l'objectif, grâce à l'utilisation d'un viseur performant, les bombes peuvent le frapper avec

PERTES DU VIII *BOMBER COMMAND*
17 AOÛT 1943

Unité	Engagés	Ont bombardé	Pertes	%	Tués	Prisonniers
RATISBONNE						
94th BG	21	20	1	4,7	6	2
95th BG	17	14	4	23,5	5	30
96th BG	21	19	-	-	-	-
100th BG	21	14	9	42,9	17	69
385th BG	21	19	3	14,3	8	13
388th BG	21	21	1	4,7	-	-
390th BG	20	16	8	30,0	2	39
4th Division	142	123	24	16,9	38	153
SCHWEINFURT						
91st BG	24	9	10	41,7	17	54
92nd BG	22	21	2	9,0	-	17
303rd BG	29	27	-	-	1	-
305th BG	29	27	2	6,8	6	19
306th BG	30	30	-	-	-	-
351st BG	28	24	2	7,1	2	18
379th BG	24	18	4	16,7	14	26
381st BG	26	16	11	42,3	5	85
384th BG	18	12	5	27,8	6	40
1st Division	230	184	36	15,7	51	259
Totaux	372	307	60	16, 1	89	412

Le taux de pertes est calculé sur le nombre total d'avions ayant pris part à la mission.

une précision suffisante pour en assurer la destruction quasi complète. L'objectif visé représente un segment significatif du tissu économique de l'ennemi, dont la perte, ajoutée à celle d'autres cibles prioritaires, entraînera la désorganisation de son économie de guerre et, de façon annexe, une chute du moral pouvant annihiler sa volonté de poursuivre le combat.

Le double raid sur Ratisbonne et Schweinfurt démontre sans ambages que la doctrine tout entière est boiteuse. Si une majorité de bombardiers peut effectivement survivre dans un environnement hostile sans escorte, les pertes dépassent la limite du supportable : près de 17 % d'avions portés disparus signifie qu'en cinq missions de même nature, la *Eighth Air Force* a simplement cessé d'exister !

En outre, la précision des raids laisse sérieusement à désirer, contraignant à revenir traiter l'objectif à une ou plusieurs reprises – à condition que les pertes puissent être comblées au préalable. Quant à la désorganisation de l'effort de guerre ou à la chute du moral de l'ennemi, on est bien loin du compte.

De ce constat, les responsables de l'Air Force en déduisent que seuls les mots « sans escorte de chasse » sont à biffer. Deux facteurs tiennent une place prépondérante dans ce raisonnement : persuadées d'être dans le vrai, les têtes pensantes de l'USAAF n'ont aucune raison de remettre leur stratégie en cause ; trop d'argent et trop d'énergie ont été investis dans ce programme, qui mobilise la majeure partie de l'industrie aéronautique américaine, pour faire marche arrière.

La cause est entendue. Il ne reste plus à la *Eighth Air Force* qu'à faire le gros dos en attendant des jours meilleurs. Ordre est donné de suspendre les raids à longue distance au cœur du *Reich*. Une situation qui ne convient ni à Eaker ni à Arnold. Ils ne tarderont pas à succomber à la tentation.

Bien que conscients qu'il leur faut un chasseur d'escorte performant à long rayon d'action, ils ne vont pas hésiter à renvoyer leurs bombardiers sans protection sur Stuttgart, trois semaines plus tard, et à nouveau sur Schweinfurt, à la mi-octobre, un peu à la manière dont les généraux français et britanniques géraient les offensives en 1917 !

Et pour les mêmes résultats. ■

◣ Les usines Messerschmitt à Ratisbonne photographiées le 21 août. Les B-17 ont visé juste à en juger par le pourcentage de bombes mises au but. On note que, quatre jours après le bombardement, une fumée noire monte encore vers le ciel. Dans le coin en haut à gauche, un bout de la rive droite du Danube. Le site industriel a depuis laissé la place à un lotissement, mais la rue semi-circulaire (aujourd'hui, Franz von Taxis Ring) qui borde la voie ferrée (en bas de la photo) n'a pas changé. En bas à gauche, dans la verdure, le château de Prüfening.

▼ Photographié le 10 juillet 1943, ce B-17F-65-BO (42-29728) porte les codes tactiques du 332nd BS/94th BG. Deux jours plus tard, il est transféré au 544th BS/384th BG, où il reçoit le code SU-J et son surnom : EL RAUNCHO. Endommagé lors de la mission sur Schweinfurt, il se pose sur le ventre à son retour à Grafton Underwood, heureusement sans casse pour l'équipage du *1st Lieutenant* Randolph G. Jacobs (ce dernier sera tué en mission le 8 mai 1944).

CHAPITRE 3

RETOUR VERS L'ENFER

« La seule évocation du nom de Schweinfurt provoquait des réactions mortifères. Il n'était pas difficile de deviner que beaucoup d'entre eux doutaient sérieusement qu'ils en reviendraient. »

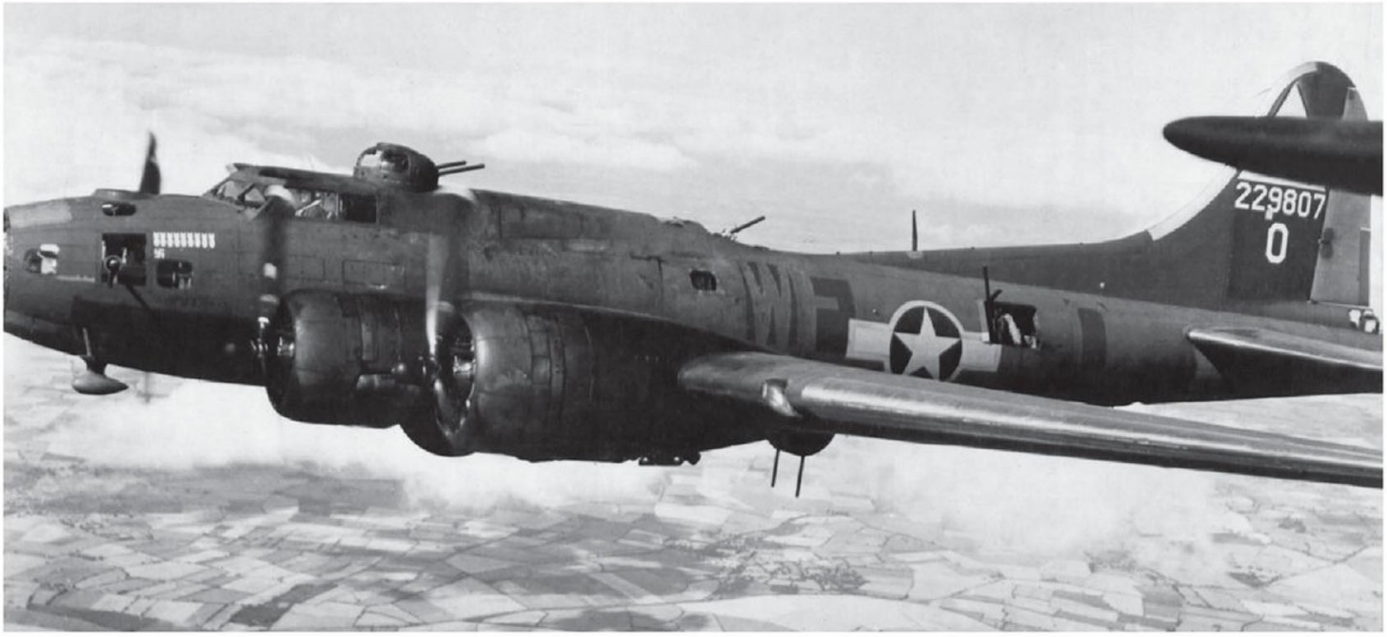
Le médecin-chef du 381st BG, 14 octobre 1943.

OCTOBRE 1943

Les lourdes pertes du « mardi noir » (17 août 1943) contraignent les responsables de l'Air Force et de la *Eighth* à revoir leurs ambitions à la baisse – momentanément. Eaker décide de profiter des derniers beaux jours de l'été pour s'intéresser à nouveau aux objectifs situés dans les pays occupés à moindre risque. Comme ceux-ci sont peu distants des côtes anglaises, les quadrimoteurs peuvent opérer sous l'ombrelle rassurante et protectrice de volumineuses formations de chasse.

▲ Un B-17 au-dessus de Schweinfurt le 14 octobre 1943.

La 8th AF réalise quatre missions entre le 19 et le 31 août – soit 529 sorties effectives (non inclus le bombardement de Bordeaux-Mérignac par LeMay et ses « Africains ») –, toutes dirigées contre des aérodromes allemands en France et en Hollande, y compris celle du 27 (n° 87) visant un atelier aéronautique à Watten (Nord), qui se révélera ultérieurement être un site de lancement de V-2 ; ce raid mettra en lumière l'extrême difficulté à venir à bout de ce type de construction en dépit d'une grande précision du bombardement. Les pertes se limitent à 13 appareils (2,5 %).



▲ Le B-17F-70-BO 42-29807 (LADY LIBERTY) est porté disparu lors du raid contre l'aérodrome de Gilze-Rijen le 19 août 1943, probablement abattu par l'*Oberstleutnant* Josef Priller, *Kommodore* de la JG 26. Il n'y a que deux survivants parmi l'équipage du *1st Lieutenant* Ralph R. Miller du 364th BS/305th BG.

THE SHOW MUST GO ON

6 SEPTEMBRE – 10 OCTOBRE 1943

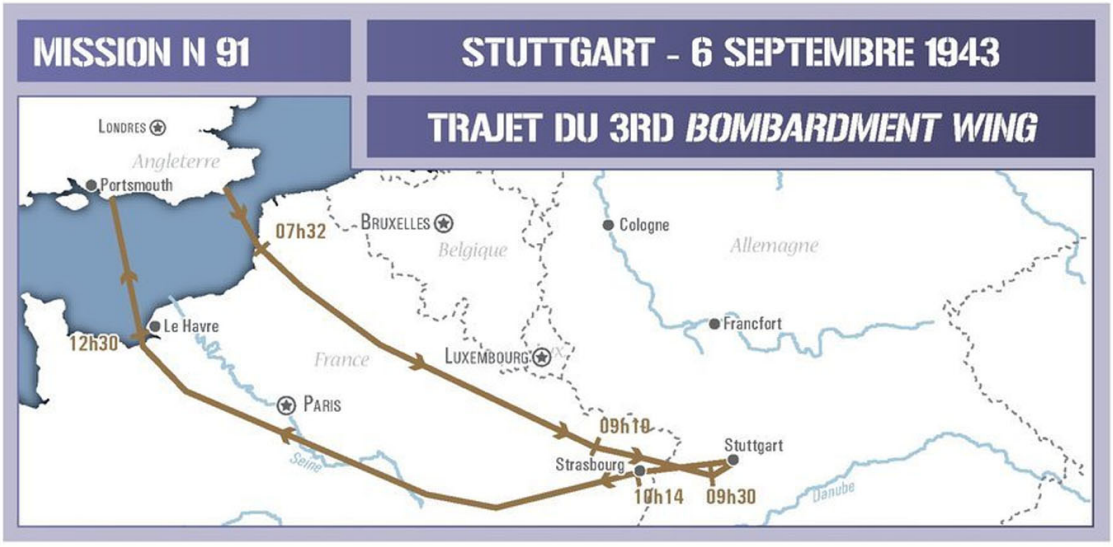
Les stratèges de l'Air Force, qui font alors, contraints et forcés, le dos rond, sont bien conscients que ce n'est pas en bombardant les aérodromes de la Luftwaffe en bord de mer qu'ils parviendront à mettre l'Allemagne à genoux. La guerre aérienne doit être portée au-dessus du *Reich*. Quoi qu'il en coûte.

Début septembre, la *Eighth* dispose de 17 groupes de B-17, sans compter qu'elle a récupéré les trois de B-24 prêtés à la *Ninth Air Force* en Afrique du Nord. Toutefois, les derniers arrivants ne sont pas encore pleinement opérationnels ; de ce fait, elle ne peut aligner qu'une moyenne de 373 *heavies* dans le mois.

HÉCATOMBE À STUTTGART

C'est donc un véritable tour de force que réalise Eaker le 6 septembre, en envoyant 338 B-17 sur Stuttgart – record battu. L'expédition se divise en deux forces : le 3rd *Bombardment Wing* [1] de LeMay, qui a été assez habile pour obtenir le transfert de tous les Fortress équipés de « Tokyo tanks », et le 1st *Bombardment Wing*, dont les appareils ont une autonomie plus limitée. De ce fait, tandis que les B-17 de LeMay vont rentrer après un crochet vers le sud qui les fait passer par Strasbourg, Épinal et Évreux, les autres vont revenir par le même trajet qu'à l'aller, soit pratiquement une ligne droite entre Sarrebourg et Berck. Cette route simpliste, des plus discutables, va laisser des traces au sein du 1st BW.

D'autant que la mission n° 91 va devoir affronter un ennemi presque aussi dangereux que la Luftwaffe : le brouillard. L'expédition pénètre dans la purée de pois dès son arrivée au-dessus du continent. Le trajet jusqu'à l'objectif s'avère cauchemardesque, près d'un quart des appareils s'égayant dans la nature, comme l'explique le *2nd Lieutenant* Harry H. Crosby, navigateur au 100th BG [2] :



[1] Il s'agit de l'ancien 4th *Bombardment Wing* rebaptisé fin août 1943.

[2] G. Astor, *op. cit.*

◀ & ▲ Bomb Boogie (42-5763), piloté par le *1st Lieutenant* Elwood D. Arp (401st BS/91st BG), ne survivra pas à la mission n° 91 du 6 septembre 1943 sur Stuttgart. Il est abattu à 08h40 (heure anglaise) par « deux Fw 190 au nez jaune » et s'écrase à Mons-en-Pévèle (Nord) – 6 prisonniers, 4 évadés. La victoire est généralement accordée au *Kommodore* de la JG 2, le *Major* Egon Mayer, mais le B-17 qu'il a revendiqué a été descendu à 13h10 (heure allemande) près de Troyes (Aube).

« La formation a éclaté, et chacun a largué ses bombes là où il le pouvait. Nous nous en sommes débarrassés sur l'aérodrome allemand de Conches. D'autres ont bombardé Bernay, Saint-Martin, Évreux... Un avion nous a quittés au-dessus de Stuttgart et a filé vers la Suisse. Il s'est écrasé dans le lac de Constance, le mitrailleur inférieur mort et le reste de l'équipage blessé. Mon camarade de chambrée à l'école d'aviation de Tulare, Sumner Reeder, a perdu son copilote, dont la tête a explosé. Reeder a piqué jusqu'au sol et a joué à cache-cache dans les nuages. Son navigateur, bien qu'ayant perdu un œil, s'est installé au poste de copilote. Notre groupe a été si malmené que les équipages ont atterri sur la première piste qui s'est présentée à eux. »

Cependant, la Luftwaffe est bien au rendez-vous. Elle réalise ce jour-là quelque 250 sorties. À peine perturbée par les habituels raids de diversion, qui ne l'accaparent que peu de temps, elle se rue sur les deux *Wings*. Si quelques unités ne parviennent pas à décoller à cause du brouillard – un ennemi commun –, d'autres vont obtenir des résultats sans précédent, comme le II./JG 27, tout récemment inclus dans la *Reichsverteidigung*, crédité de 6 victoires homologuées. La totalité de la JG 2 effectue trois missions dans la journée – le I./JG 2 se voyant crédité de 7 B-17 lors de la seconde.

Non loin de l'objectif, le 42-3289, alias Wolf Pack, piloté par le *1st Lieutenant* Edward A. Vick (562nd BS/388th BG), reçoit un obus de *Flak* bien placé. Le mitrailleur de la tourelle supérieure, le *Staff Sergeant* Neil R. Riccardi, retrace les derniers instants de son avion :

« Je n'appartenais pas à cet équipage, mais j'avais pris la place d'un mitrailleur indisponible. Notre avion a dû décrocher de la formation à cause d'un coup de *Flak*, et les chasseurs sont arrivés dans nos six heures. Le mitrailleur de queue, le Sgt Allard, a descendu deux chasseurs ennemis, mais il a aussitôt cessé de tirer. Le pilote lui a demandé par l'interphone pourquoi, mais il n'a pas reçu de réponse. À ce moment, l'avion a décroché et a pris feu ; le pilote a donné l'ordre d'évacuation. Je n'ai vu aucun autre parachute, et les Allemands qui m'ont interrogé m'ont dit qu'ils avaient retrouvé cinq corps dans l'épave. »

En fait, seulement trois membres de l'équipage ont été tués. L'avion percute le sol à Dettingen an der Erms, à une vingtaine de kilomètres au sud-est de Stuttgart.

Le résultat est affolant : 45 B-17 ne rentrent pas, victimes de la chasse allemande, de problèmes techniques ou d'une panne de carburant pour s'être égarés dans le brouillard ; certains amerriront au retour, d'autres iront se poser en Suisse. En outre, 10 B-17, qui ont regagné l'Angleterre, seront rayés des contrôles. Selon les archives officielles, la mission n° 91 coûte 55 Fortress : 16,2 % !

DÉVELOPPEMENT DES CONTRE-MESURES

Au début de l'année 1943, les conditions météorologiques au-dessus des objectifs en Allemagne sont un sujet qui préoccupe Eaker au moins autant que la Luftwaffe. Très fréquemment, les nuages ou le brouillard affectent la précision des bombardements – quand ils ne les empêchent pas. On a vu dans le Tome II (p. 44) que, en mars 1943, l'USAAF avait obtenu des Britanniques la cession

▲ En tête de la formation du 366th BS/305th BG sur cette photo, le B-17F-27-BO 41-24592 (MADAME BUTTERFLY) tombe en panne d'essence et va se poser à Dübendorf lors du raid sur Stuttgart du 6 septembre 1943. L'équipage du *2nd Lieutenant* Floyd E. Mac Spadden Jr. est interné par les autorités helvètes, mais trois hommes parviendront à s'évader et à regagner l'Angleterre en novembre 1944.

de huit radars H_2S. Toutefois, ceux-ci se sont avérés décevants, et il a fallu attendre que le MIT s'empare du dossier et accouche d'un matériel autrement plus performant, baptisé AN/APS-15 (ou H_2X), pour que la précision du bombardement à travers une couche nuageuse réponde à l'attente des stratèges de la *Eighth*. Surnommés « Mickey », les deux premiers exemplaires sont montés dans deux B-17F du 482nd BG, groupe dorénavant dédié au rôle de *Pathfinder* (marqueur d'objectif), mais ils n'exécutent leur première sortie que le 2 novembre 1943.

Entre-temps, dix B-17 du 482nd BG reçoivent le H_2S britannique dans le courant du mois d'août. Le *Brigadier General* Frederick L. Anderson est pressé de les voir entrer en service. Au commandant du 482nd BG, qui demandait un peu plus de temps pour que les équipages puissent être formés, Anderson aura cette jolie réplique : « Qu'ils aillent donc s'entraîner au-dessus de l'Allemagne ! »

C'est exactement ce qu'ils vont faire, puisque cette unité effectue sa première sortie au-dessus d'Emden le 27 septembre 1943. Bien que ne faisant pas partie des objectifs retenus par le CBO, Emden offre certains avantages pour cette expérimentation : outre qu'il s'agit d'un port de guerre, il présente une surface suffisamment faible (2 km de diamètre) pour juger de la précision du bombardement, il est situé dans le rayon d'action des P-47 munis de réservoirs supplémentaires, et sa topographie est idéale pour les navigateurs néophytes. Tout ne se passe pas exactement comme prévu : une des trois formations bombarde en visuel, et une autre se reporte sur un objectif secondaire.

Pleine d'enthousiasme et d'espoir, la *Eighth* remet le couvert, toujours sur Emden, le 2 octobre. Le bilan de ces deux expériences est des plus prometteurs en termes de pourcentage de bombes mises au but.

LES PERTES DE LA *EIGHTH AIR FORCE* : MISSION N 91 SUR STUTTGART 6 SEPTEMBRE 1943

Unité	Avions	Tués	Prisonniers	Internés [1]	Évadés
91st BG	4	3	6	-	4
92nd BG	6	6	2	-	9
95th BG	4	-	24	-	5
100th BG	4	2	18	9	-
303rd BG	2	-	-	-	-
305th BG	4	2	24	10	4
306th BG	3	-	6	10	4
351st BG	3	-	-	-	-
379th BG	2	-	-	-	-
384th BG	5	1	34	-	15
388th BG	11	36	51	10	12
Totaux	48	50	165	39	53

[1] Avions posés dans un pays neutre (Suisse).

Il existe une disparité entre les chiffres officiels et ceux fournis par les cartes individuelles des avions. Nous n'avons pas d'explication à fournir pour justifier cette différence.

Seulement 9 B-17 ont été perdus (sur 583 qui ont attaqué), ce qui fait penser à Eaker que la couverture nuageuse, qui a empêché la Luftwaffe d'intervenir en masse, est assurément la meilleure protection pour les bombardiers. Il oublie simplement les 489 P-47 présents lors de ces deux missions... et qu'il lui faudra à nouveau s'aventurer hors du rayon d'action des chasseurs d'escorte dans une tempête de ciel bleu ! Néanmoins, il est décidé de doter chaque groupe d'au moins un « Mickey-ship ».

D'autres expérimentations ont lieu dans le domaine des contre-mesures, à commencer par le brouillage des radars allemands au moyen de Windows, ces petites feuilles d'aluminium soigneusement calibrées pour renvoyer un écho ressemblant à celui d'un bombardier. Ces leurres, baptisés Chaffs au sein de l'Air Force, sont employés pour la première fois au-dessus de Brême le 20 décembre 1943. En 1944, les Chaffs se généralisent au sein de la 8th AF, et tous les bombardiers en sont équipés ; le largage est d'abord réalisé par le radio, puis par le mitrailleur de sabord gauche (l'homme d'équipage le plus proche des conteneurs). Ils sont surtout efficaces par temps couvert, quand les artilleurs allemands ne peuvent pas régler leurs batteries à l'aide de télémètres.

Le 8 octobre 1943, la *Eighth* teste en grandeur nature l'utilisation d'un brouilleur embarqué, l'AN/APQ-9 Carpet, réglé sur la fréquence des radars allemands Würtzburg. Quarante B-17 du 3rd *Bombardment Wing* ont reçu ce matériel. Cela ne l'empêchera pas de déplorer la perte de 14 Fortress. En additionnant les disparus du 1st *Bombardment Wing*, cette mission, qui visait les chantiers navals de Brême et Vegesack, coûte 30 avions sur les 357 qui ont bombardé (8,4 %), auxquels il conviendrait d'ajouter 26 revenus fortement endommagés, dont plusieurs seront classés irréparables.

Si la journée est considérée comme bénéfique pour la Luftwaffe, qui revendique 34 B-17 (plus 4 B-24 et 4 P-47), elle n'en perd pas moins 24 pilotes et pas des moindres, puisque parmi les tués figure l'un des grands as de la *Jagdwaffe*, le *Major* Hans Philipp, *Kommodore* de la JG 1 (RK-S, 206 victoires).

Du côté de la *Eighth*, l'expérience est jugée satisfaisante, et il est décidé, non seulement d'utiliser les brouilleurs de manière permanente, mais de faire développer d'autres instruments de contre-mesures.

LA SEMAINE DÉCISIVE

Début octobre, les chiffres communiqués par les services de renseignement britanniques glacent le sang des responsables de l'Air Force. Alors que ces derniers estiment que, à la suite des nombreuses destructions causées aux usines de construction aéronautique et à leurs sous-traitants tant de jour que de nuit, les effectifs de la Luftwaffe tournent aux environs de 1 100 chasseurs mono et bimoteurs à l'Ouest, les Britanniques en comptent 1 525 [3], dont un tiers immédiatement disponibles. C'est certainement un coup dur pour Eaker, qui ne s'attendait pas à cette hausse compte tenu de la mise en œuvre de la CBO. Toutefois, il n'est pas décidé à changer de cap ; au contraire, il élève même le rythme, car la *Eighth* est très en retard sur les objectifs qui lui ont été fixés par « Pointblank ». Quitte à aller dans le mur, autant y aller avec l'accélérateur au plancher...

Entre le 8 et le 14 octobre, la *Eighth* déclenche quatre expéditions majeures au-dessus de l'Allemagne, qui vont marquer un tournant dans la guerre aérienne à l'Ouest.

– 8 octobre, mission n° 111 [4] : 158 B-17 du 1st BW (Brême) et 156 du 3rd BW (Vegesack) ; 27 ne rentrent pas (8,6 %).

– 9 octobre, mission n° 113 : 164 B-17 du 1st BW (Anklam et Gdynia) et 147 B-17 du 3rd BW (Marienburg et Gdynia) ; pertes globales, 26 (8,3 %).

[3] En fait, ils sont alors de 1 646.

[4] Nous ne tiendrons pas compte des raids du 2nd *Bombardment Wing* sur B-24.

[5] *B-17s over Berlin* – I. L. Hawkins – Potomac Books, Washington, 2005.

▲ RUTHLESS, le B-17F-85-BO 42-30043 du 547th BS/384th BG, amerrit en mer du Nord au retour de la mission n° 108 du 4 octobre sur Francfort ; l'équipage est repêché par la Marine anglaise.

◀ Retrouvé dans les décombres d'un hangar à Villacoublay en septembre 1944, le B-17F-110-BO 42-30604, piloté par le *Captain* Harold B. Helstrom du 350th BS/100th BG et baptisé BADGER'S BEAUTGY V, s'est posé en catastrophe dans la région de Caen au retour d'une mission sur Hanau le 4 octobre 1943. Les Allemands avaient prévu de le verser à la KG 200. Selon certaines sources, il sera réparé et confié au Museum of Flight de Boeing à Seattle ; vu l'état de l'appareil, cela semble plus que douteux.

▲ Le B-17F-40-BO 42-5178, surnommé THE OLD STAND BY, du 322nd BS/91st BG est percuté frontalement par un chasseur allemand au cours de la mission n° 113 sur Anklam le 9 octobre 1943 et s'abat au sud de Flensburg. L'équipage du *1st Lieutenant* James D. Judy saute en parachute, sauf un mitrailleur tué d'un obus de 30 mm en pleine tête. On note la bombe attachée sous le ventre.

▶ FORGET ME NOT II (42-3180), piloté par le *1st Lieutenant* Herbert Carqueville du 533rd BS/381st BG, est perdu lors de la mission sur Anklam, l'appareil s'écrasant en mer du Nord (neuf tués et un prisonnier).

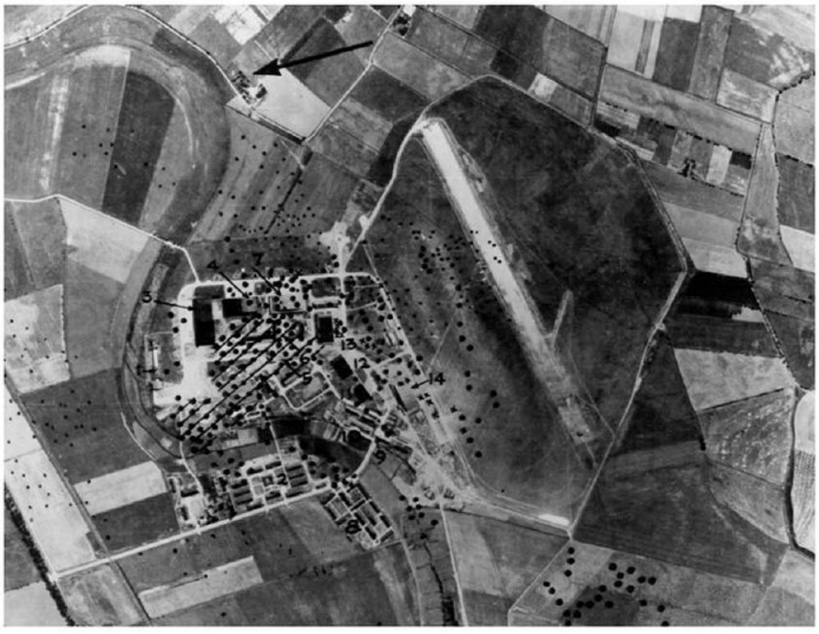
– 10 octobre, mission n° 114 : 117 B-17 du 1st BW et 119 du 3rd BW (Münster) ; 30 sont portés disparus (12,7 %).

La gare de triage de Münster constitue l'objectif primaire, mais comme elle est située près du centre-ville, tout le monde comprend que « l'arrosage municipal » habituellement pratiqué par les B-17 laissera peu de quartiers limitrophes indemnes. Pour beaucoup d'aviateurs du 100th BG, c'est une occasion de venger leurs morts des missions précédentes. Harry H. Crosby revient sur le briefing :

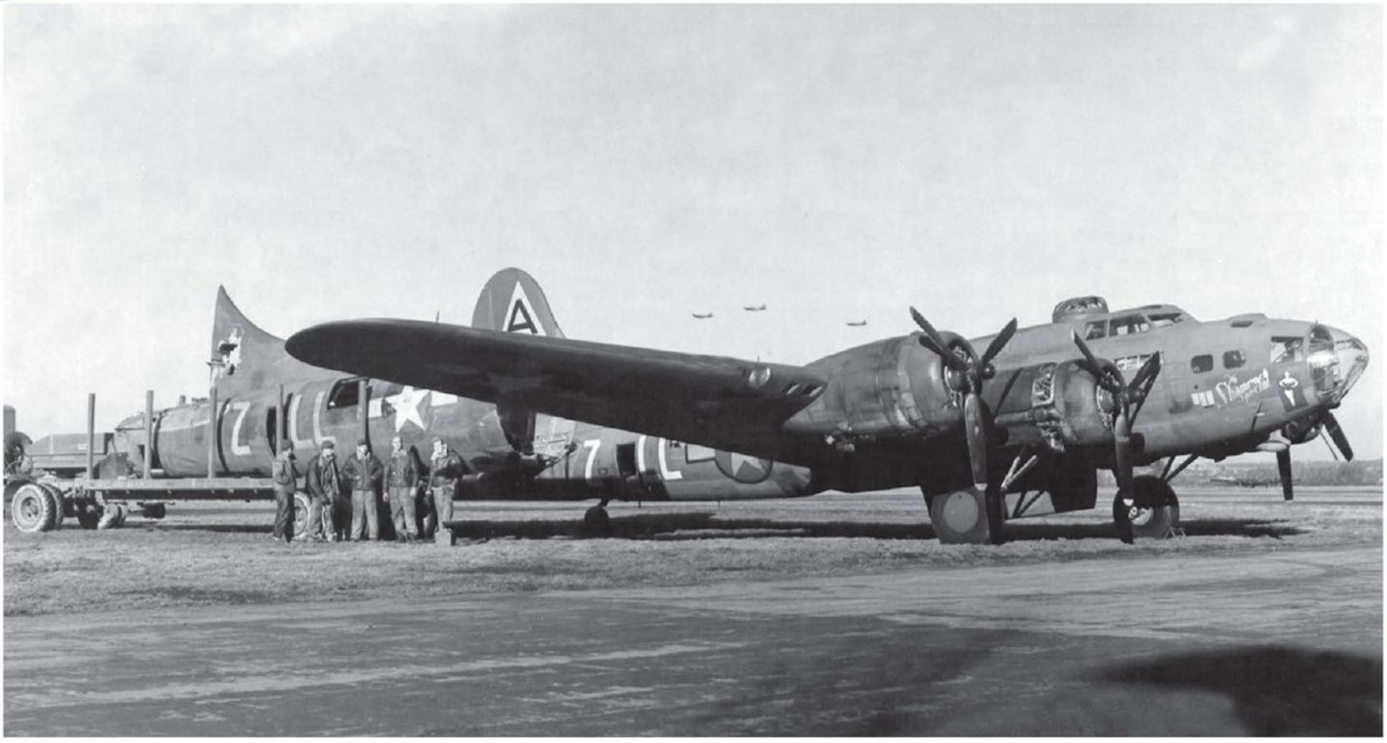
« D'une voix monocorde, Miner Shaw, notre *Intelligence Officer*, nous a informés que nous allions frapper une zone résidentielle. À ces mots, je me suis levé et j'ai applaudi. D'autres, qui avaient perdu des copains lors des raids précédents, m'ont imité. Ils voyaient là une occasion de tuer des Allemands, une engeance haïe parce qu'elle opprimait les minorités. C'était une mission rêvée pour venger la mort de nos potes. »

Tous ne partagent pas ce point de vue, comme le *Captain* Ellis B. Scripture, *lead navigator* du 95th BG [5] :

« J'ai été élevé dans une famille de protestants très stricts. Mes parents étaient de fervents pratiquants et des membres actifs de notre communauté. J'ai été choqué en entendant que le bombardement de populations civiles serait notre objectif primaire pour la première fois de la guerre et que notre point de visée serait le parvis de la cathédrale de Münster. »



▶ L'usine Focke-Wulf à Marienburg (Malbork) après le passage de la *Eighth Air Force*. Ce bombardement sera catalogué comme l'un des plus précis et l'un des plus efficaces depuis la mission n° 1.



▲ Percuté au sol par THE CAREFUL VIRGIN (323rd BS/ I91st BG), en panne de freins à son retour d'Anklam, le 9 octobre, THE SHAMROCK SPECIAL (42-29591) du 401st BS/91st BG a reçu un nouveau fuselage arrière, qui lui permettra de reprendre les missions début décembre 1943.

▶ Le B-17F-50-DL 42-3352 (VIRGIN'S DELIGHT) du 410th BS/94th BG quitte Marienburg après avoir largué ses bombes. L'appareil sera abattu par la Luftwaffe au sud-ouest de Borkum le 29 novembre 1943.

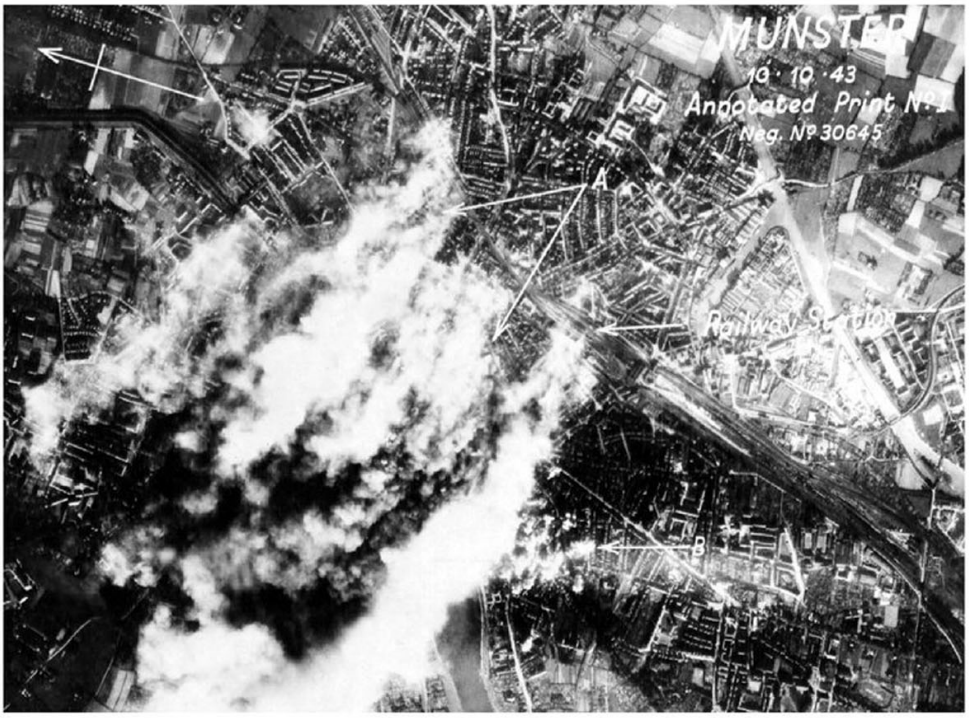
Il demande au *Colonel* John K. Gerhart d'être exempté de cette mission. Mais la réponse de celui-ci est cinglante : « Je commande cette mission et vous êtes mon navigateur. Vous commandez cette mission vous aussi. Vous n'avez pas d'autre choix ! Si vous ne voulez pas voler, je devrais vous faire passer en cour martiale. Des questions ? » Scripture : « J'ai répondu : *"Non, mon colonel"*, et cela a clos l'incident. »

Le *Bloody Hundredth* (100th BG) est virtuellement anéanti, bien que cette fois-ci, il ne soit pas dans le rôle maudit du *Tail-end Charlie*, qu'il a souvent occupé, mais dans celui du groupe leader. Deux minutes après la première attaque des chasseurs allemands, sa formation est totalement dispersée, et, cinq minutes plus tard, il a perdu douze appareils ! Harry Crosby :

« Le massacre du 100th a continué de plus belle. Une attaque à la roquette a réduit EL P'SSTOFO [42-30090] à l'état d'épave volante ; l'équipage a largué les bombes, et ses dix hommes ont rapidement flotté dans les airs sous leur ombrelle en soie. SHACKRAT [42-30087] s'est disloqué, et seuls deux de ses membres, éjectés par l'explosion, ont survécu. La suite a été brutale et rapide. En peu de temps, le reste de la formation a été taillé en pièces. Entre l'*Initial Point* et l'objectif, douze du 100th sont tombés. Seul ROYAL FLUSH [42-6087], piloté par le Lt. Robert Rosenthal, a pu larguer sa charge offensive sur Münster, bien que volant sur trois moteurs ; attaqué férocement sur le chemin du retour, il a perdu un autre moteur et son circuit d'oxygène, mais il est parvenu à rejoindre sa base à Thorpe Abbots. »

Ellis Scripture :

« Bien que Dewey Johnson, notre bombardier, et moi fussions très occupés en arrivant au-dessus de la cible, nous pouvions entendre de nombreux rapports dans l'intercom au sujet d'appareils du 100th BG, touchés à mort, détaillant une par une les phases de leur détresse. [...] Au cours de cette mission, un grand



▲ Touché par une roquette (WGr. 21), le B-17F-45-DL 42-3328, piloté par le *1st Lieutenant* Wade H. Sneed du 568th BS/ 390th BG, entre en collision avec le 42-3415 lors de la mission sur Munster le 10 octobre. Son empennage arrière est arraché, et l'appareil se brise en deux, faisant six tués et quatre prisonniers, justifiant ainsi pleinement son nom de baptême : MISS FORTUNE. (National Museum of the USAF)

◀ Münster sous les bombes le 10 octobre 1943.

calme régnait dans tous les avions. Quand l'un d'eux tombait, on entendait à la radio des paroles comme : *"Nous avons été salement amochés... On tombe... Continuez... Ça ira pour nous... On se reverra plus tard."* Pas de panique, mais des phrases courtes de la part d'hommes faisant pour le mieux dans des conditions difficiles et dangereuses. Sur la route du retour, le reste du 390th BG et le dernier survivant du 100th BG se sont joints à nous. Le leader du 390th a appelé le *Colonel* Gerhart et lui a dit : *"Merci, ce fut du bon boulot et une mission menée de main de maître."* »

La conclusion qu'en tirent les historiens officiels de l'Air Force [6] est sans appel :

« Le bombardement d'objectifs situés en Pologne et en Prusse-Orientale a constitué sans aucun doute une grosse surprise pour les Allemands. L'intention était de démontrer que peu de régions du *Reich* étaient hors d'atteinte de l'offensive aérienne diurne. Mais la Luftwaffe disposait encore de la capacité de faire payer très cher – et même à un tarif prohibitif – ces incursions. Il est vrai que les pertes totales du 9 octobre ont tout juste dépassé les 8 %, mais cela est davantage à porter au crédit de l'élément de surprise qu'à la capacité des bombardiers à se défendre seuls sans escorte. Ce fut le raid de diversion qui a attiré l'attention de l'ennemi, et ses pertes ont pratiquement atteint 17 %. »

Donald Caldwell [7] donne la vision des choses du côté allemand :

« Dix des avions perdus dans la journée [sur 34] étaient des *Zerstörer* bimoteurs, soulignant leur besoin d'être protégés de l'escorte américaine. Sinon, le contrôle tactique et opérationnel, ainsi que l'exécution, du côté allemand a été remarquable. La Luftwaffe a failli détruire la totalité du *Combat Wing* en tête de la formation, ce qui aurait totalement désorganisé la mission. Si elle n'a pas réussi à le faire, c'est uniquement parce qu'elle ne disposait pas d'assez de chasseurs – un handicap qu'elle ne parviendra jamais à surmonter. »

Mais le pire reste à venir.

[6] *The Army Air Forces in World War II, Volume II, Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December 1943* – W. F. Craven & J. L. Cate – University of Chicago Press, 1948.

[7] *Day Fighters in Defence of the Reich* – D. Caldwell – Frontline Books, Barnsley, 2011.

14 OCTOBRE 1943

SCHWEINFURT II

En tout début d'après-midi du 13 octobre, les chefs des grands commandements de la *Eighth* sont réunis par le *Brigadier General* Frederick L. Anderson, commandant le VIII *Bomber Command*, dans une salle de son PC à High Wycombe. Sur la grande table au centre de la pièce ont été empilés les dossiers concernant la mission n° 115, prévue pour le lendemain. Au mur, sur une immense carte de l'Europe de l'Ouest figurent les sites déjà attaqués par la *Eighth* depuis août 1942. Après un court préambule, Anderson dévoile l'objectif retenu : Schweinfurt.

Les chefs des trois *Bombardment Wings* se raclent la gorge. Personne n'a oublié la cuisante déroute du double raid du mois d'août. Est-ce bien raisonnable d'y retourner maintenant, alors que la *Eighth* ne dispose toujours pas d'un chasseur pouvant escorter les expéditions de bout en bout ? Les mêmes causes ne vont-elles pas produire les mêmes effets ? Cette mission ne vient-elle pas trop tôt, dans la mesure où les trois dernières sorties ont coûté 88 avions (réformés après retour inclus) ?

Anderson balaie les objections d'un revers de la main. Il a ses ordres, et Eaker tient absolument à détruire cet objectif de première importance au plus vite, sinon toute la stratégie de « Pointblank » risque d'être remise en cause, ce qui, par effet de dominos, pourrait entraîner le report de l'opération « Overlord ».

[8] Il est fortement recommandé aux aviateurs de ne pas sauter en parachute avec leurs bottes fourrées (qu'ils sont obligés de porter en vol à cause de la température dans la carlingue), parce qu'elles ne restent pas à leurs pieds pendant la descente et qu'ils se retrouvent au sol en chaussettes. Toutefois, quand l'avion est en feu ou en train de tomber, la plupart d'entre eux ont d'autres préoccupations que d'enfiler leurs chaussures ou simplement de penser à les nouer autour de leur cou.

[9] *Schweinfurt und der strategische Luftkrieg 1943* – F. Golücke – F. Schöningh, Paderborn, 1980.

[10] *Fliegergeschichten – Band 169 : Unternehmen Schweinfurt* – Budd J. Peaslee – Arthur Moewig Verlag, Munich, 1960.

Les trois divisions sont appelées à participer à ce raid :

– 1st BW : 164 B-17. Comme ces avions ne sont pas équipés de « Tokyo tanks », ils embarquent une nourrice dans l'une des deux soutes à bombes, divisant leur charge offensive par deux. Le *Colonel* Budd J. Peaslee, commandant en second du 40th CBW, sera à la tête des troupes à bord d'un appareil du 92nd BG.

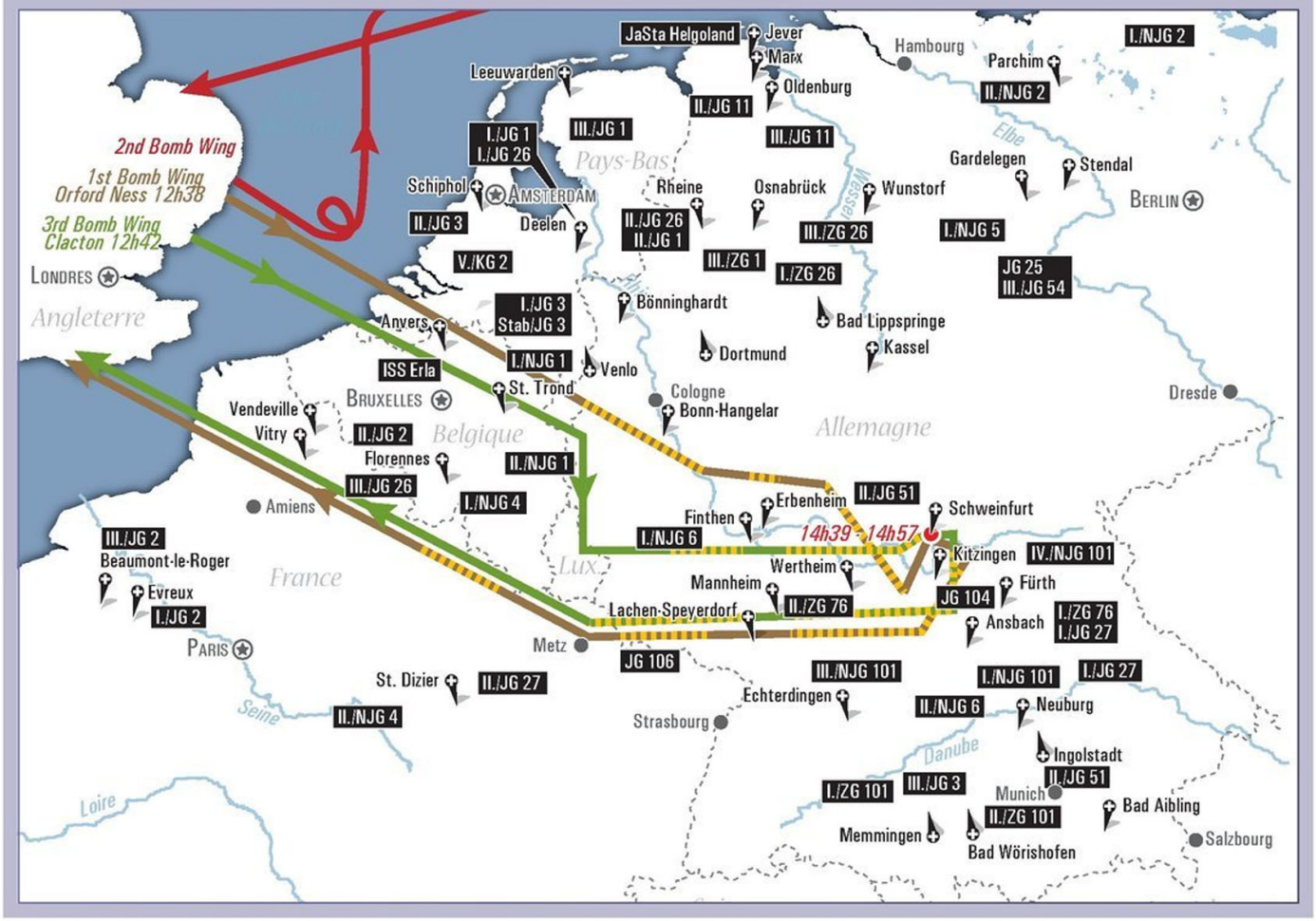
– 3rd BW : 160 B-17. Lancés parallèlement 50 km plus au sud, ils doivent ensuite effectuer un large crochet nord-sud (180) avant de prendre un cap plein est (090). Le *Wing* sera mené par le 96th BG du *Colonel* James L. Travis.

– 2nd BW : sur ses 60 B-24 prévus, seulement 29 parviendront à s'assembler et seront envoyés au-dessus de la mer du Nord ; jugeant, à juste titre, que leur petite formation est beaucoup trop vulnérable, ils feront sagement demi-tour au large d'Emden.

Pour la petite histoire, la mission n° 115 voit pour la première fois la mise en œuvre de B-17 à « tourelle de menton », appartenant soit aux tout derniers lots de B-17F, soit aux tout premiers de B-17G. Un sacré baptême du feu…

Chaque division reçoit le soutien de deux groupes de P-47 : un pour l'escorter le plus loin possible à l'aller et l'autre pour protéger son retour au-dessus de la Manche.

LE RAID SUR SCHWEINFURT - 14 OCTOBRE 1943



Un groupe de P-38 devait s'aventurer en territoire allemand en avant du 1st BW, mais il ne sera déclaré opérationnel que le lendemain. Enfin, deux *Squadrons* de Spitfire sont détachés pour prendre en charge les éclopés et les attardés dès les côtes françaises. Autant le signaler tout de suite, les chasseurs prévus pour protéger le retour des bombardiers, tant britanniques qu'américains, ne pourront pas décoller en raison de la purée de pois qui recouvre leurs bases. Comme on le verra plus loin, leur absence n'aura aucune conséquence tragique, puisque les chasseurs allemands seront logés à la même enseigne.

RETOUR EN ENFER

Réveillés à 03h00, le 14 octobre, les aviateurs des trois divisions sont réunis pour le briefing général, qui commence à 05h45. Harry Crosby :

« Quand l'officier de renseignement a tiré le rideau qui recouvrait la carte pour nous dévoiler l'objectif et les trajets, les murmures, lamentations et autres blagues macabres qui accompagnent habituellement ce genre de cérémonie ont cédé la place à un silence de mort. »

Cloués sur leur chaise, les équipages écoutent sans mot dire les officiers qui se succèdent sur l'estrade pour leur détailler les prévisions météo, les points de passage, les zones de *Flak*, leur souligner l'importance de la mission et leur rappeler la conduite à tenir s'ils sont faits prisonniers. Ils insistent sur la nécessité de porter leur plaque d'identité (*dog tag*), leurs chaussures réglementaires [8] et de ne pas oublier la trousse d'évasion, qui comporte des cartes, de faux papiers d'identité civils et des reichsmark. Ils leur recommandent également de retirer tout insigne d'escadrille et de ne pas transporter dans leurs poches des papiers qui pourraient utilement renseigner l'ennemi.

Tous ces conseils sont devenus un rituel bien huilé, ressassé à chaque mission depuis plus de quatorze mois ; toutefois, compte tenu de la nature de l'objectif, ils prennent aujourd'hui une autre coloration – proche du noir ! Le médecin-chef du 381st BG explique [9] :

« L'état d'esprit et le moral des équipages avaient chuté d'une manière encore jamais vue. La seule évocation du nom de Schweinfurt provoquait des réactions mortifères. Il n'était pas difficile de deviner que beaucoup d'entre eux doutaient sérieusement qu'ils en reviendraient. »

Le *Captain* James K. McLaughlin, pilote de Peaslee en tête de l'expédition du 1st BW, se souvient :

« Nous manifestions tous une grande inquiétude à propos de ce second raid [sur Schweinfurt], parce que nous avions participé à la majorité des missions depuis notre arrivée en Angleterre en août 1942 et que nous connaissions la manière dont la Luftwaffe pouvait nous infliger une correction, en particulier quand nous n'avions pas réussi à traiter un objectif du premier coup et que nous étions obligés d'y revenir. »

Budd Peaslee clôture le briefing du 92nd BG à Podington :

« Si notre bombardement est bon et que nous frappons la ville du roulement à billes comme il faut, nous allons éparpiller des tonnes de billes dans tout Schweinfurt. Ce soir, je m'attends à ce que les Allemands aient l'impression de faire du patin à roulettes dans les rues. »

« C'était assez minable, écrira Peaslee dans ses mémoires plus tard [10], mais ça les a tous fait rire très fort – trop fort – et ça a détendu l'atmosphère. »

Le message d'Anderson, qui est diffusé par haut-parleurs sur les différentes bases avant le décollage, ne laisse planer aucun doute sur la détermination du Haut commandement :

« À tous les officiers et aviateurs. L'opération de ce jour est la plus importante jamais conduite de toute la guerre. L'objectif doit être détruit. Il est d'une importance vitale pour l'ennemi. Vos amis et camarades qui ont été perdus et qui seront perdus aujourd'hui comptent sur vous. Leur sacrifice ne doit pas être vain. Bonne chance, bonne chasse et bon bombardement. »

Selon Crosby, quelqu'un aurait répondu : « Et bonne nuit ! »

Toutefois, à l'heure où l'ordre de mettre les moteurs en route doit être donné, la tension est à son comble. Le ciel est totalement bouché jusqu'à 5 000 m, et Anderson craint que les mêmes conditions ne prévalent dans la région de Schweinfurt, ce qui l'obligerait à annuler la mission. Mais, quelques minutes plus tard, un Mosquito du 25th *Bombardment Reconnaissance Group* envoie le message : « CAVU OVER TARGET » (CAVU : *Ceiling and Visibility Unlimited*). C'est un Anderson soulagé qui donne l'ordre d'exécuter la mission : « *Let the bombers take off.* »

Les moteurs sont mis en route à 10h05, et dix minutes plus tard, les premiers appareils commencent à rouler ; ils décollent entre 10h35 et 11h40.

Le 1st BW doit poursuivre sa route de manière à peu près linéaire, avant d'infléchir sa course au nord-est de Francfort pour rejoindre l'IP (*Initial Point*) près de Würzburg et prendre le cap 030 pour commencer son *bomb run*. De son côté, le 3rd BW doit effectuer un brusque 90° plein sud entre Maastricht et un point au Luxembourg entre Bastogne et Neuerburg, avant de prendre le cap 090 qui l'amènera droit sur Werneck, au sud-ouest de Schweinfurt.

Le retour sera commun, avec point de rassemblement vers Kitzingen, puis route au 270, direction Trèves, avant une inflexion au cap 285 pour rejoindre le sud de l'Angleterre.

Ça, c'est la théorie. Passons maintenant aux travaux pratiques.

▼ Le *Colonel* Budd J. Peaslee prendra le commandement de la 1st *Scouting Force* de la *Eighth*, une unité de reconnaissance météo dédiée aux *heavies* de la *Eighth*, dont il a été l'instigateur. Pénétrant dans l'espace aérien ennemi en avant des formations de bombardement, ses P-51D leur fournissent des informations essentielles sur les conditions atmosphériques et sur la faisabilité de poursuivre la mission jusqu'au bout.

UN ASSEMBLAGE CATASTROPHIQUE

L'assemblage constitue toujours une manœuvre délicate, surtout avec un cocktail de pluie et de brouillard avec un plafond très bas (moins de 50 m), comme c'est le cas ce matin. De sa réussite dépend le succès de la mission. Or, celui du 1st BW s'effectue dans une certaine confusion. Peaslee éprouve beaucoup de difficultés à rameuter les 305th et le 306th BG pour former son *Combat Bombardment Wing*. Le *Major* Charles G. Y. Normand, qui mène le 305th BG, tourne en rond dans l'espoir de le retrouver et perd ainsi neuf précieuses minutes [11]. Cependant, en « coupant le fromage » pour rattraper le temps perdu, Normand passe devant Peaslee... Traversant une zone nuageuse très dense, ni l'un ni l'autre ne peuvent s'apercevoir, et leurs radios VHF ne semblent pas fonctionner correctement. De son côté, le 381st BG recherche désespérément le 41st CBW...

Pendant ce temps, les 1st et 41st CBW accrochent leurs wagons à la locomotive au moment où Peaslee effectue un 360 à l'est de Nottingham pour regrouper ses ouailles, alors que le 305th BG s'enfonce au-dessus de la Manche, seul devant tout le monde.

À ce moment, Peaslee prend une décision pour le moins surprenante. Un *Combat Bombardment Wing* a l'ordre de faire demi-tour s'il ne dispose pas de la totalité de son effectif ; orphelin du 305th BG, le 40th CBW n'en a que les deux tiers. Or, au lieu d'avorter la mission, il appelle le *Lieutenant Colonel* Theodore R. Milton, qui le suit avec son 1st CBW, pour lui demander de prendre la tête de l'expédition, tout en lui spécifiant bien qu'il en garde le commandement. Milton a-t-il compris la deuxième partie du message ou l'a-t-il volontairement ignorée ? Quoi qu'il en soit, il estime qu'il commande désormais le 1st BW [12]. Situation inédite où un *Bombardment Wing* se retrouve avec deux chefs au moment où il entre au cœur des défenses allemandes ! Pour laisser passer devant le 1st CBW, Peaslee exécute une malencontreuse manœuvre au-dessus de la Manche qui éparpille ses deux *Bombardment Groups* et disloque leur formation.

Le 1st BW franchit la côte anglaise à Orford Ness à 12h35. Quelques minutes plus tard, le temps se débouche, et les avions volent maintenant dans un ciel dégagé et ensoleillé.

Le 3rd BW se met en formation au sud-ouest de Cambridge et survole Clacton on Sea, 50 km plus au sud et légèrement en retrait. Les deux divisions suivent un cap parallèle, arrivant à la verticale du continent à respectivement 12h54 et 12h56.

Déjà, l'expédition a perdu quelques appareils, victimes de pannes diverses ou n'ayant pas pu retrouver leur formation en émergeant des nuages, malgré l'utilisation du radar GEE pour l'assemblage : 15 manquent à appel au sein du 1st BW et 18 au sein du 3rd BW [13]. Si l'on y ajoute la défection du 2nd BW, la *Eighth* se retrouve avec seulement 291 quadrimoteurs sur les 384 prévus – soit un millier de mitrailleuses en moins pour affronter la Luftwaffe et 170 tonnes de bombes qui ne tomberont jamais sur Schweinfurt.

Alors que la visibilité est pratiquement illimitée depuis de longues minutes, Normand ne manifeste toujours aucun étonnement de n'apercevoir personne devant lui. C'est alors qu'un de ses mitrailleurs l'informe qu'un important groupe de B-17 se trouve derrière, sur sa droite et plus haut. Il fait alors virer le 305th BG pour le rejoindre. Prenant le 1st CBW de Milton pour le sien, Normand lance ses B-17 bourrés de carburant et de bombes dans une séance de manœuvres erratiques, obligeant chaque pilote à jouer sur les manettes des gaz pour ne pas percuter l'avion devant lui, tout en maintenant une vitesse suffisante pour éviter le décrochement. Cette succession d'accélérations-décélérations crée un effet d'accordéon, qui accroît la distance entre les derniers avions et le gros de la formation, tandis que ceux situés à l'extérieur des virages se trouvent désormais dangereusement excentrés. Le 305th BG se glisse dans le sillage du 1st CBW, en position basse – la plus vulnérable. De son côté, ayant enfin retrouvé son *Combat Bombardment Wing*, le 381st BG constate que sa place est prise (par le 305th BG) et va se ranger au-dessus de la formation. Le 1st CBW compte maintenant quatre *Bombardment Groups*.

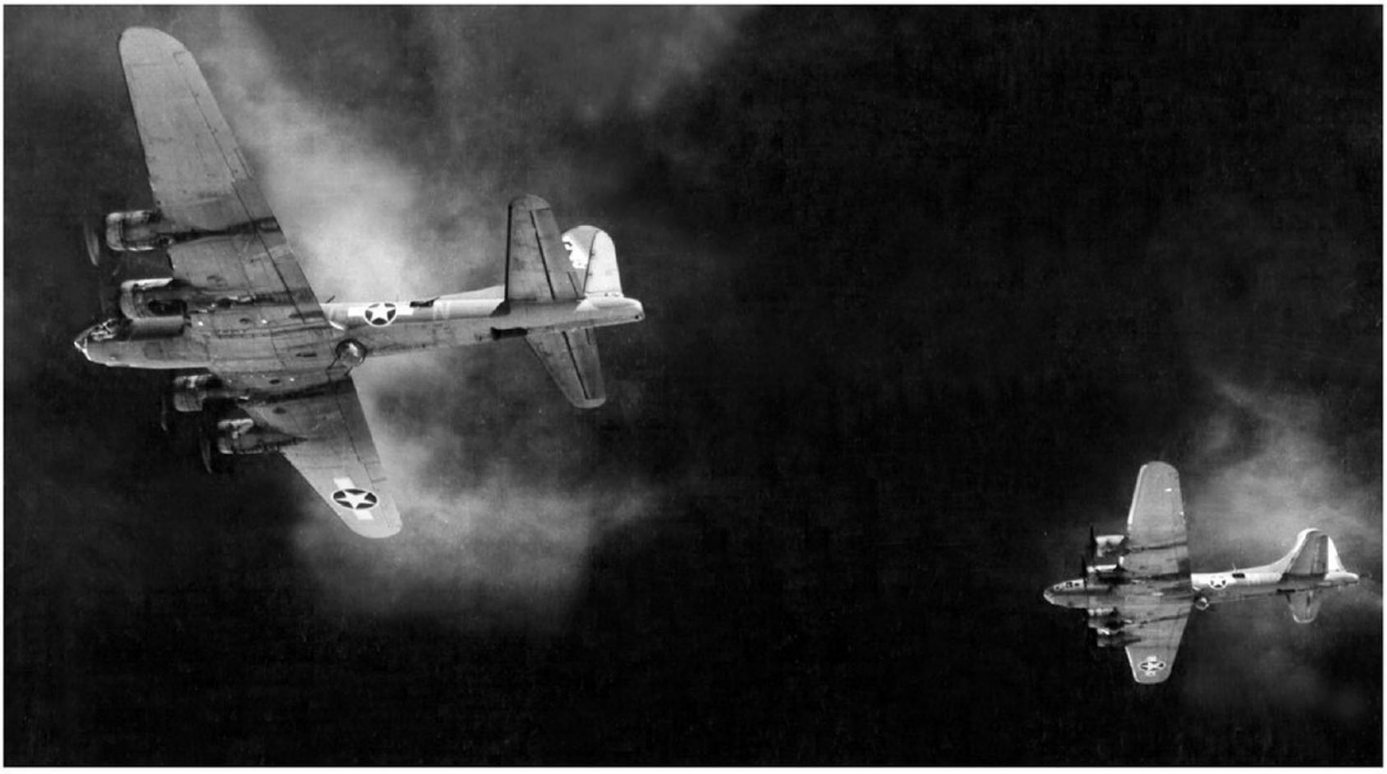
Le scénario d'une catastrophe annoncée est maintenant en place. Comme on le verra plus loin, les conséquences en seront terribles.

PREMIÈRES INTERCEPTIONS

Dans son PC à Deelen, l'*Oberst* Walter Grabmann, *Jafü Holland-Ruhrgebiet*, dépendant de la 1. *Jagddivision*, a parfaitement anticipé l'arrivée des *Viermots*. Les Américains croiront longtemps qu'ils ont été victimes d'une fuite, tant la conduite des interceptions de la part de la Luftwaffe s'est révélée en tout point remarquable. Il n'en est rien : la *Eighth* s'est simplement trahie elle-même. Les services d'écoute allemands ont été alertés par le volume anormalement élevé du trafic radio sur les bases anglaises très tôt dans la matinée, ce qui leur a prouvé que quelque chose de gros se tramait et que les bombardiers décolleraient de bonne heure – et, donc, iraient loin. En raison des conditions météo favorables aux assaillants au-dessus du centre de l'Allemagne, Grabmann s'est ainsi attendu à une pénétration en masse et en profondeur et peut-être même a-t-il deviné l'objectif du jour,

◥ Le 42-30242, PAPPY'S HELLION/LALLAH V du 364th BS/305th BG (à gauche), est également perdu à Schweinfurt ; il s'écrase près de Düren. L'équipage du *2nd Lieutenant* Ellsworth E. Kenyon évacue l'avion, mais le parachute du radio prend feu. L'appareil avait été utilisé pour des tests avec le radar H_2S à Burtonwood à l'été 1943.

◀ Immobilisé par le photographe dans son plongeon mortel, ce B-17F, victime d'une roquette allemande qui lui a broyé l'aile droite, amorce une série de tonneaux qui piégera ses occupants coincés par la force centrifuge.



car il ne fallait pas être grand clerc pour imaginer que les Américains reviendraient un jour ou l'autre sur Schweinfurt.
Entre les premiers décollages et le franchissement de la côte hollandaise, près de deux heures et demie s'écoulent, un laps de temps largement suffisant pour que Grabmann organise sa défense.
Désobéissant aux ordres lui intimant de ne s'en prendre qu'aux bombardiers, il envoie les III./JG 1 et I./JG 3 à la rencontre des P-47 entre Woensdrecht et Anvers dans le but d'attirer les chasseurs américains loin de leurs protégés. Mal lui en prend, sept Bf 109 sont abattus par le 353rd FG, et le gros des P-47 fait corps avec les bombardiers. Plus judicieusement, il a disposé sa seconde ligne de défense entre Aix-la-Chapelle et Düren, à la limite de l'autonomie des chasseurs US. Les I. et II./JG 26 sont restés basés à Deelen et Rheine après le raid sur Münster et demeureront sous l'autorité de Grabmann toute la journée.
L'ouverture du tableau de chasse est à porter au crédit du *Hauptmann* Hans Naumann, *Staka* 7./JG 27, qui revendique un B-17 près de Maastricht à 13h30, suivi de peu par le *Major* Johannes Seifert, *Kommandeur* II./JG 26.
Les Fw 190 s'en prennent aux formations de tête, plongeant en léger piqué pour une passe frontale (*12 o'clock high*). Après quoi, les monomoteurs laissent la place aux bimoteurs équipés de roquettes (lance-grenades WGr. 21). Les chasseurs attaquent une formation à la fois, la dispersant à coups de roquettes, puis finissant les éclopés et les attardés au canon et à la mitrailleuse.
La tactique allemande est parfaitement rodée, ainsi que le résume le *Major* John A. Bairnsfather, officier de renseignement du 306th BG :
« Il n'y a eu aucun souci jusqu'à ce que l'escorte des P-47 s'en aille. Entre le Rhin et l'objectif, la formation a été attaquée par 300 avions ennemis, principalement des Fw 190, ME 110, ME 109, JU 88 et quelques DO 217. 10 appareils ont été descendus par des roquettes malgré une formation défensive serrée. Ces appareils ne traînaient pas à l'arrière, mais volaient avec discipline quand ils ont été touchés. Les roquettes ont été tirées à portée de nos 0.5, mais il y avait trop d'avions ennemis pour que les mitrailleurs les tiennent en respect. Les FW 190 servaient d'écran défensif aux bimoteurs, attaquant la formation et attirant l'attention des mitrailleurs. Les bimoteurs, par groupes de trois, quatre ou cinq, se glissaient derrière l'écran de diversion, lançaient leurs roquettes jusqu'à moins de 200 m de distance et dégageaient ; la plupart des attaques ont été réalisées plein arrière. Une seule roquette bien placée suffisait à descendre un B-17. Les attaques ont cessé peu après l'objectif. Seules quelques-unes ont été signalées sur le chemin du retour. Les avions ennemis formaient un groupe compact très dense et attendaient les formations chacune leur tour au moment où elles approchaient de la cible. »
Après avoir épuisé leurs munitions et à court de carburant, les chasseurs de la 3. *Jagddivision* rentrent à leur base, où ils atterrissent entre 14h00 et 15h00, relayés par ceux de la 2. *Jagddivision*, puis par ceux de la 7. *Jagddivision* aux parages de Schweinfurt. Le III./JG 3 du *Major* Walther Dahl prend en charge le 3rd BW vers Francfort à 14h30 et ne le lâchera qu'après le bombardement de Schweinfurt une demi-heure plus tard ; entre-temps, il réalise un véritable « carton », ne revendiquant pas moins de 17 B-17 (dont 5 HSS) !

THE ROAD TO HELL

Certes, les aviateurs américains s'attendent à une réaction de la Luftwaffe dès que leur escorte aux jambes trop courtes aura fait demi-tour, mais peu imaginent la violence qu'elle va atteindre. Jim McLaughlin :
« J'ai encaissé un premier choc quand mon copilote, qui se baladait dans la queue de l'appareil, m'a annoncé : *"Une grosse formation arrive sur nos cinq heures."* Nous pensions qu'il s'agissait du 40th CBW, mais il s'est avéré qu'il s'agissait d'un important groupe de Messerschmitt bimoteurs qui a défilé sur notre droite afin de se positionner de manière à effectuer une passe frontale pour tirer ses roquettes au milieu de notre formation. Sans protection de chasse, nous sommes rapidement devenus des proies faciles pour les Allemands, et, quand nos ailiers endommagés par les roquettes ont décroché, on a vu les FW 190 les achever les uns après les autres. Sous la pression d'assauts ininterrompus, nos rangs ont été vite décimés. Après trois heures de ce régime, quand nous avons resserré notre formation pour l'approche finale sur l'objectif, mon *Group* ressemblait davantage à un *Squadron*. Il ne restait que douze appareils sur les vingt et un du départ. »

[11] *Wrong place! Wrong Time!* – G. C. Kuhl – Schiffer, Atglen, 1993.

[12] Attention ! Ne pas confondre le BW (*Bombardment Wing*, qui deviendra, quelques mois plus tard, *Bombardment Division*) et le CBW (*Combat Bombardment Wing* – une unité tactique à géométrie variable).

[13] En raison de l'importance de l'effort demandé aux *Bombardment Groups*, il n'a pas été possible de faire appel aux « legal aborts ».

▲ Le WF-R (42-3436) du 364th BS/305th BG, piloté par le *2nd Lieutenant* Bennie J. McDarby, est victime du I./JG 1 et probablement achevé par l'*Oberfeldwebel* Rudolf Piffer de la 2. *Staffel* (sa 5e victoire) le 14 octobre 1943. Cinq aviateurs sont tués pendant le combat, les autres sautant avant que l'avion n'aille s'écraser près de Maastricht. On note les larges formations en « V » de la *1st Air Division* en route vers Anklam et Gdynia (Pologne) le 9 octobre. En incluant les trois appareils au premier plan (et celui d'où la photo est prise), on peut compter 113 Fortress.

Dans sa position bâtarde, le 305th BG est incontestablement le plus vulnérable. Il va le payer au prix fort. Sur les seize Fortress qui ont décollé de Chelveston, trois ont déjà fait demi-tour pour diverses raisons : rupture d'un collecteur d'échappement pour l'un, fuite d'oxygène pour le second et impossibilité de rejoindre sa formation pour le troisième. Sur les treize restants, seuls trois atteindront Schweinfurt !

Le premier à y passer est SIZZLE, le B-17F-80-BO 42-29952 piloté par le *2nd Lieutenant* Charles L. Murdock du 364th BS/305th BG, qui tombe près de Maastricht ; il y a cinq survivants, dont le copilote, le *2nd Lieutenant* Edwin L. Smith :

« Une explosion s'est produite entre les moteurs n° 1 et 2, qui nous a abasourdis, le pilote et moi-même. Après avoir surmonté la surprise, nous avons repris le contrôle du taxi, mais on s'est rendu compte que les deux moteurs étaient foutus et que nous avions été décrochés du reste de la formation. On a aussi vite compris qu'on n'arriverait jamais à recoller, ni à descendre plus bas pour permettre à l'équipage de sauter, parce que six à huit FW 190 et ME 109 étaient en train de nous dérouiller à bout portant. J'ai donné l'ordre d'évacuation, puis j'ai enclenché le pilote automatique pour sauter à mon tour. Murdock devait me suivre, mais je ne l'ai jamais revu. »

▼ Le B-17F-80-BO 42-29988, aka LUCIFER JR/THE UNCOUTH BASTARD, du 364th BS/305th BG tombe près de Puffendorf (au nord d'Aix-la-Chapelle) peu après le crochet du 1st CBW, probablement victime de l'*Oberfeldwebel* Johann Edman de la 4./JG 26. L'équipage du *2nd Lieutenant* Robert W. Holt compte six tués et quatre prisonniers.

Malheureusement, Milton, qui pense toujours commander le 1st BW, commet une erreur de navigation et dévie de la course prévue au nord de Maastricht, frôlant les faubourgs Sud de Cologne au lieu de maintenir le cap sur Düren – diminuant ainsi la distance entre les B-17 et les chasseurs allemands arrivant de Deelen et Rheine. L'erreur est corrigée à la hauteur de Bonn, mais cette manœuvre a encore désolidarisé un peu plus les unités du 1st CBW, et, surtout, Peaslee et son 40th CBW sont repassés devant ! Mais lors du virage à l'IP [14] de Würtzburg, Milton reprend la tête de l'expédition !

Avant d'atteindre Schweinfurt, le 1st BW a abandonné 32 avions en cours de route, victimes de la Luftwaffe. Parmi les plus touchés figure le 305th BG, comme on l'a vu plus haut, mais aussi le 306th BG, amputé de 10 de ses 18 appareils. Éloigné d'une cinquantaine de kilomètres, le 3rd BW s'en sort beaucoup mieux avec seulement 4 avions disparus. Alors que les bombardiers s'alignent pour effectuer leur *bomb run*, la *Flak* se déchaîne avec une intensité encore rarement égalée. L'approche va durer huit longues minutes…

[14] *Initial Point* : point indiquant le début de la course de bombardement (*bomb run*).

BOMBS AWAY!

Le 91st BG, mené par THE BAD EGG, obtient la meilleure précision des deux *Wings*, plaçant la majorité de ses bombes à moins de 300 m du MPI (*Main Point of Impact*). L'un des trois survivants du 305th BG est abattu après avoir largué ses charges, les deux autres collant au 91st BG qui a pris le cap du retour.

Le 42-5714 du 323rd BS/91st BG est touché au-dessus de l'objectif. Le navigateur, le *2nd Lieutenant* Arthur C. Foster, en a rapporté les derniers instants :

« L'alimentation en oxygène a été coupée par la *Flak*, sauf pour le pilote, le navigateur, le mécanicien de bord et le radio. Vingt-cinq minutes plus tard, à 50 ou 60 km au sud-ouest de Schweinfurt, le moteur n° 3 a été mis hors d'usage par des chasseurs, et un obus de 20 mm a tué le mitrailleur de queue. Le réservoir de soute a été largué pour nous maintenir en formation, mais d'autres attaques ont démoli le moteur n° 4 et l'aileron de l'aile droite. L'appareil s'est mis à tourner en rond et a été décroché de la formation. L'équipage a sauté à 5 400 m entre Nancy et Metz. »

Mais l'histoire ne s'arrête pas là, comme le narre le pilote, le *2nd Lieutenant* Robert M. Slane :

« J'ai piqué jusqu'au sol, effectuant des virages brutaux pour éviter d'être touché de nouveau [son moteur n° 1 a explosé]. Le terrain était irrégulier et couvert de forêts ; j'ai été forcé de viser un petit village à côté duquel se trouvait un grand pré vert. La vitesse que j'avais accumulée au cours de mon piqué m'a permis de l'atteindre. Quand je me suis trouvé à 15 m au-dessus du pré, je volais encore à 400 km/h. J'ai fait un tour complet et, avec un seul moteur encore en état, la vitesse a suffisamment diminué pour que je reprenne contact avec le plancher des vaches. J'ai percuté la planète à 185 km/h. »

Slane, qui a constaté que le mitrailleur arrière était mort, tente d'incendier en vain son appareil. Malgré les dégâts subis, le 42-5714 sera reconditionné par la Luftwaffe et affecté à la KG 200. Le B-17 était *vraiment* un avion qui savait encaisser les coups !

▲ THE BAD EGG du 401st BS/91st BG avant qu'il ne reçoive son nom de baptême et Donald Duck sur la pointe avant. Accidenté à l'atterrissage le 31 décembre 1943 après avoir percuté une Jeep, il se verra greffer la partie arrière du B-17G 42-31229 avec laquelle il revolera au sein du 390th BG.

▼ **Ci-dessous et page suivante** : Avant et après. Le B-17F-5-VE 42-5714 (OLD FAITHFUL ?) du 323rd BS/91st BG doit se poser près d'une voie ferrée entre Metz et Nancy. Remis en état par la Luftwaffe, il reçoit le SKZ DR+PE et est affecté à la KG 200. (US NARA/E-N Archives)

Derrière le 91st BG arrive, notamment, le 306th BG, qui n'a pas été non plus épargné par les défenses ennemies, comme le rappelle un copilote, le *2nd Lieutenant* Henry C. Cordery :

« Nous avons quitté le secteur de l'objectif et nous nous sommes regroupés. J'ai regardé autour du moi. Il ne restait plus grand-chose du groupe. Mon *Squadron* avait commencé la mission avec six avions, deux éléments de trois, et, depuis mon poste dans l'avion leader, j'ai vu les cinq autres tomber. Sur les dix-huit de départ, il n'en restait plus que six. Je me souviens avoir entendu quelqu'un, je crois que c'était le *Lieutenant* Jeffries, dire : *"Nous avons accompli la première moitié* [du trajet] *pour le gouvernement, maintenant on va faire la seconde pour nous."* »

Parmi les appareils du 306th qui ne rentreront pas, signalons le 42-37720, le dernier B-17F-85-DL construit, l'une des premières variantes équipées de la « tourelle de menton ».
Six minutes après le départ du dernier groupe du 1st BW se présente le premier du 3rd BW, le 96th BG, avec Archie Old dans l'avion de tête. Cependant, la précision du bombardement va pâtir des nombreuses fumées et nuages de poussière qui s'élèvent de la cible. Le 388th BG, incapable de repérer son objectif, largue ses charges sur les ponts du Main... à 500 m de l'usine Kugelfisher.
Le *Colonel* Archie J. Old Jr., l'impétueux Texan qui commande le 45th CBW (voir Chapitre II), a pris la place de copilote à bord de FERTILE MYRTLE III de son ancien groupe (96th BG), qui mène le bal du 3rd BW : « Le copilote s'est tourné et a dit : *"Regardez, la foutue 1re division est passée devant nous."* Je lui ai répondu : *"La 1re division, mon cul ! C'est de la* Flak.*"* Il avait pris les flocons de DCA pour les avions de la 1re division. *"Vous voulez dire qu'il faut qu'on passe à travers ça ?"*, m'a-t-il demandé. Je lui ai répondu : *"Tom, je ne connais pas d'autre façon d'atteindre la cible sans passer à travers ça."* »
Le mode de gestion des ressources humaines d'Archie Old était pour le moins « pattonesque », comme le montre l'action suivante. Peu avant l'objectif, un obus éclate juste devant le nez de FERTILE MYRTLE III. Le souffle de l'explosion fait voler tout un tas de débris et d'objets dans la pointe avant, blessant le bombardier à la tête et aux jambes. Avisant le navigateur du groupe, le *Major* Robert Hodson,

il lui crie : « Little Hodson, prends-le sous les bras et rassieds-le sur son siège. » Puis il hurle au bombardier, le *Captain* John L. Latham : « Et toi, fils de pute, bousille-moi cette cible. » Latham réussit à placer ses « œufs » au but. Old : « Le gus a commencé à appuyer sur tous ses boutons et a fait un putain de bon boulot. »

IT'S A LONG WAY TO GO...

Après leur bombardement, les B-17 contournent la ville par l'est, effectuant une large boucle pour rejoindre leur point de ralliement respectif. Les deux *Wings* regroupent leurs forces afin de se remettre en ordre de bataille avant de prendre la route du retour.
Les chasseurs allemands ne les lâcheront qu'à la hauteur de Hirson. Toutefois, leurs assauts, gênés par le mauvais temps, seront plus sporadiques – en tout cas, bien moins efficaces qu'à l'aller. Et c'est tant mieux, parce que beaucoup de mitrailleurs sont à court de munitions, comme le souligne un membre du 94th BG :

▲ Flat Foot Floogie, le B-17F-70-BO 42-29803 du 534th BS/381st BG, est descendu juste après avoir largué ses bombes sur Schweinfurt, probablement par l'*Unteroffizier* Robert Meyer-Ahrend de la 8./JG 3. L'avion explose peu après que le dernier homme (le pilote, le *2nd Lieutenant* Bernardo M. Yorba Jr.) a sauté ; quatre ont été tués.

◀ Le *Colonel* Archie J. Old Jr. (à droite), entouré de pilotes de chasse appartenant au club des *Flying Texas Rangers*, en compagnie desquels il se sent parmi les siens, puisqu'il est lui-même originaire de Farmersville (Texas). Il terminera la guerre au grade de *Brigadier General* et commandant du 45th BW.

◀ **Page de gauche :** Un Fortress, apparemment en feu, plonge vers le sol près de Schweinfurt.

« Les chasseurs ont continué à nous attaquer jusqu'à l'objectif. Ils traversaient leur propre *Flak* sans aucune hésitation, mais nous avons réussi à les combattre tout le temps. Quand le combat a cessé, je pense que la plupart des mitrailleurs n'avaient plus de munitions. Fred Kruger, le mitrailleur de la tourelle supérieure, n'a jamais pu recharger. »
À titre d'exemple, les cinq appareils survivants du 306th BG ont dépensé 29 300 balles de 12,7, soit une moyenne de 5 860 par avion.
Les ennuis d'Archie Old sont loin d'être terminés : « Boum ! Boum ! Une explosion sourde. L'enfer s'est déchaîné dans le nez. Peut-être des chasseurs ou la *Flak*. Je pense les deux. Hodson a été tué sur le coup. Pan ! et il s'est écroulé. Je me suis retrouvé sur le cul, Latham et Jones, le navigateur, ont été blessés. Nos deux moteurs intérieurs, n° 2 et 3, étaient en flammes. J'ai tout de suite demandé à ce que les hélices soient mises en drapeau, mais celle du n° 3 a continué à mouliner, nous freinant considérablement. Tous les autres appareils du groupe étaient en virage, et nous avons dû piquer de manière à augmenter notre vitesse pour ne pas décrocher. Je suis resté en dessous de mon groupe aussi longtemps que possible, afin de profiter de sa protection, car les Allemands aimaient bien s'occuper des éclopés et sans la moindre vergogne. »
Toujours menacé par des chasseurs ennemis, Old leur échappe en pénétrant dans la masse nuageuse. « Avec deux moteurs pleins gaz, le n° 2 en drapeau et le n° 3 moulinant, ce foutu taxi n'était pas censé pouvoir voler, mais il se maintenait en l'air, parce que nous avions largué les bombes, bouffé un max de carburant et tiré pratiquement toutes nos munitions, de sorte qu'il était vraiment allégé. » Avec autant de blessés à bord, dont plusieurs grièvement, Old n'envisage pas de faire évacuer le B-17. Il parviendra à le ramener à Gravesend ; trois hommes ont été tués. « Un mitrailleur de sabord n'avait pas une égratignure, mais l'autre était mort. La chance avait choisi son côté. »
Les ultimes victoires allemandes du jour sont portées au crédit de la 4./JG 2, qui revendique deux B-17 près d'Épernay à 17h00 (heure allemande).

Les deux *Wings* échappent à une annihilation totale en raison de l'impossibilité pour les unités de chasse allemande à reprendre contact avec les B-17 à cause de la masse nuageuse qui recouvre l'ouest de l'Europe.
Il est 16h40 quand le 1st BW franchit la côte anglaise, suivi par le 3rd BW cinq minutes plus tard.
Quand les deux survivants du 305th BG coupent leurs moteurs sur l'aire de stationnement de Chelverston, le commandant du groupe, le *Lieutenant Colonel* Thomas K. McGehee, qui n'a pas été autorisé à prendre part au raid, interpelle le *1st Lieutenant* Joseph Pellegrini, bombardier du 42-3412, qui vient de sortir de son appareil :
– Mon lieutenant, où sont les autres ?
– Il n'y en a pas d'autres, mon colonel. Nous sommes les seuls qui restent, répond Pellegrini sans s'arrêter, le regard fixé vers le sol.
Seules quelques flaques d'huile rappellent que sept heures plus tôt, treize autres faisaient partie de la formation. Leurs mécanos sont complètement sonnés ; certains erreront sur la base, comme des zombies, jusque tard dans la nuit, d'autres resteront plusieurs heures à pleurer, assis par terre à l'emplacement de leur avion.

L'HEURE DES BILANS

Du côté allemand, après le succès sans précédent de Schweinfurt I, Schweinfurt II constitue une nouvelle source de jubilation. Sur les 833 chasseurs qui ont décollé ce jour-là, environ 670 ont pris contact avec l'ennemi et ont été crédités de 113 victoires (dont 2 P-47), auxquelles il faut ajouter les 13 accordées à la *Flak*. Les pertes s'élèvent à 34 appareils détruits (et 29 endommagés) et 16 tués plus 13 blessés [15].
Du côté américain, 60 Fortress ne sont pas rentrés, 5 se sont écrasés au retour, 12 sont classés irréparables et 121 ont besoin de faire un tour en atelier. Le bilan humain est épouvantable : 600 hommes sont portés disparus et 9 cadavres ont été retirés des avions rentrés.

LES PERTES DE LA *EIGHTH AIR FORCE* : MISSION N 115 SUR SCHWEINFURT 14 OCTOBRE 1943

Unité	Avions présents au départ*	Avions présents sur zone	Pertes	Tués et disparus
1st *Bombardment Wing*				
1st CBW				
91st	11	7	1	10
351st	16	10	1	10
381st	17	15	1	10
40th CBW				
92nd	19	13	6	61
305th	16	3	13	130
306th	18	5	10	100
41st CBW				
303rd	19	18	1	11
379th	17	17	–	–
384th	16	13	6	60
Total	149	101	45	452
3rd *Bombardment Wing*				
4th CBW				
94th	21	21	6	61
385th	21	20	–	1
13th CBW				
95th	18	16	1	13
100th	8	8	–	–
390th	15	15	1	10
45th CBW				
96th	41	32	7	72
388th	18	16	–	–
Total	142	128	15	157
TOTAUX	291	229	60	609

[*] Y compris les avions ayant dû faire demi-tour prématurément.
NB : les chiffres diffèrent selon les sources. Nous avons emprunté ces statistiques à F. Golücke, op. cit.

◥ Le 42-3158 (Max) du 427th BS/303rd BG a connu un retour de Schweinfurt difficile. Un obus de 20 mm a touché l'hélice du moteur n° 3, qui s'est mise à mouliner. Le *1st Lieutenant* Howard C. Ness, qui effectuait ce jour-là sa 25e mission, n'a pas pu la mettre en drapeau. Le moyeu a littéralement fondu sous la chaleur, libérant l'hélice, qui, heureusement, n'a causé aucun dégât à l'appareil. Max explosera au sud-ouest de Berlin (mission n° 327) le 29 avril 1944 (8 tués et 2 prisonniers).

◀ Brennan's Circus, du nom du pilote du B-17F-100-BO 42-30383 appartenant au 332nd BS/94th BG, subit trois attaques successives de chasseurs qui mettent chacune un moteur hors service ! Il termine la mission en mer du Nord, à huit kilomètres des côtes anglaises. L'équipage est recueilli sain et sauf.

En ne prenant en compte que les avions ayant effectivement participé à la mission (291), les pertes directes s'élèvent à 20,6 % et les pertes totales à 24,6 %. Le calcul est rapide à faire : quatre autres missions comme celle-ci et la *Eighth* a tout simplement cessé d'exister !
Si les principaux responsables de ce désastre de première grandeur sont facilement identifiables – la Luftwaffe et la *Flak* –, la décision incompréhensible de Peaslee, les errements de Milton et le cavalier seul de Normand leur ont bien facilité la tâche. Ce n'est donc pas une surprise si les plus grosses pertes ont été enregistrées par les 1st et 40th CBW. Plus discipliné, mieux organisé et peut-être aussi un peu plus chanceux, le 3rd BW a évité le carnage, et même si ses pertes s'élèvent quand même à 10,5 %, on est loin des 30,2 % du 1st BW.
Pour ne pas trop remuer la poussière, les officiers généraux de la *Eighth* la glisseront sous le tapis. Normand sera promu *Lieutenant Colonel* le 27 octobre (soit huit mois après être devenu *Major*) et recevra même la *Silver Star* ; sa bonne étoile l'abandonnera le 24 août 1944, quand il sera abattu à Leipzig et fait prisonnier.
Voyons maintenant le côté positif du raid – pour les Américains – s'il y en a.
Les mitrailleurs sont crédités de 186 victoires (*no comment*).
Un total de 395 tonnes de bombes à haut pouvoir explosif et 88 d'incendiaires a été déversé sur les trois principaux sites de Schweinfurt. Sur les 1 122 de la première catégorie, les reconnaissances photographiques montrent que 143 ont explosé à moins de 300 m du MPI ; en fait, après la guerre, on découvrira que seules 88 ont réellement atteint les usines. Quant aux incendiaires, leur dispersion les a rendues inefficaces.
Néanmoins, un grand optimisme quant à la réussite de la mission anime les chefs alliés. Frederick Anderson déclare publiquement que « toutes les usines sont désormais à l'arrêt. Il est peut-être possible que les Allemands retrouvent 25 % de leur capacité normale, mais même s'ils y parviennent, cela prendra beaucoup de temps ». L'*Air Chief Marshal* Sir Charles Portal, chef d'état-major de la RAF, y va de son compliment : « Le raid sur Schweinfurt passera à la postérité comme l'un des événements les plus décisifs de la guerre aérienne et il aura contribué à sauver d'innombrables vies en privant l'ennemi d'une partie importante de sa capacité à résister. » Comme il est de mise en pareille circonstance, plus on monte dans la hiérarchie, plus les déclarations sont enflammées, ainsi Arnold n'hésite-t-il pas à déclarer : « Cette fois, nous avons eu Schweinfurt. »
Toutefois, quelques voix discordantes ne tardent pas à s'élever dans ce concert de louanges et d'autosatisfaction. La première, et non des moindres, est celle du *Ministry of Home Security* britannique en date du 18 novembre, qui indique que les « usines de roulements à billes sont pratiquement prêtes pour une nouvelle attaque ». En effet, l'usine de Kugelfisher, qui a subi les plus gros dommages, redémarre sa production moins de six semaines plus tard.
La principale conséquence de Schweinfurt II est d'afficher clairement aux yeux des dirigeants du III. *Reich* la vulnérabilité d'une concentration de sites stratégiques sur une même zone. Ils ne vont pas tarder, sous l'impulsion d'Albert Speer, à disperser et même enterrer leurs industries les plus sensibles. La machine de guerre nazie ne manquera jamais de roulements à billes, et aucun habitant de Schweinfurt n'aura jamais l'impression de faire du patin à roulettes dans les rues de la ville !
Il est certain que si la *Eighth* avait pu exécuter un Schweinfurt III avant la fin de l'année, la situation serait devenue très critique pour l'Allemagne. Or, pansant ses plaies, elle en est totalement incapable.
Et s'il y a une conclusion qui s'impose, c'est qu'au soir du 14 octobre 1943, l'USAAF a perdu la maîtrise des cieux au-dessus de l'Allemagne. ■

▲ Le *Lieutenant Colonel* Theodore R. Milton (en uniforme) regarde son bombardier, le *2nd Lieutenant* Marion M. Walshe, blessé à la cuisse par un éclat d'obus, être évacué en ambulance.

[15] Source : *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, Teil 10/I, Reichsverteidigung 1943* – J. Prien et al – Struve's Buchdruckerei und Verlag, sans lieu ni date.

LE CALME ENTRE DEUX TEMPÊTES

« Au sein de la Eighth, la question était de savoir gérer au mieux les vastes ressources disponibles de façon à les utiliser de la manière la plus efficace possible. »

Major Thomas J. Hayes Jr., 357th *Fighter Group.*

NOVEMBRE 1943 - JANVIER 1944

Par chance, le climat de l'Europe occidentale va voler au secours de la *Eighth Air Force* au cours des mois qui suivent, évitant ainsi à Arnold et Eaker de poursuivre leur jeu de la roulette russe avec les équipages des B-17 sur le rythme effréné qu'ils avaient impulsé au début de l'automne. Ils restent néanmoins tous les deux coincés entre le marteau (la Luftwaffe) et l'enclume (Eisenhower, Churchill, Roosevelt et, par ricochet, Staline). Plus le temps passe et plus l'objectif final de « Pointblank » semble leur échapper, tandis que se rapproche de manière dramatique la date de l'opération « Overlord », fixée au 1er mai 1944.

TOUT VA TRÈS BIEN, MADAME LA MARQUISE... OU PRESQUE

Schweinfurt II a donné un coup d'arrêt à l'offensive aérienne diurne, dont les pertes sont connues et les gains sujets à caution. La question majeure qui agite politiciens et stratèges est de savoir dans quelle mesure la *Eighth Air Force* a réussi à affaiblir de manière sensible la capacité de nuisance de la Luftwaffe dans l'optique du futur débarquement en France. Ce n'est pas seulement la *Eighth*, mais c'est toute l'Air Force et sa doctrine qui sont au centre de cette crise.

▲ Full Boost, le B-17-55-BO 42-29506 confié au *2nd Lieutenant* Jason N. Duncan du 532nd BS/381st BG, explose en plein vol près de Cologne le 1er décembre 1943, faisant six tués et quatre prisonniers.

Or, de manière paradoxale, la construction de chasseurs en Allemagne augmente au même rythme que les destructions opérées par les raids américains ! Alors que le front russe absorbe la majorité de la production, la *Eighth* se trouve confrontée à un nombre sans cesse croissant d'intercepteurs.

Trois raisons expliquent cette contradiction apparente : une nette sous-estimation du potentiel industriel du *Reich*, une grossière surestimation du pouvoir destructeur des bombardiers et une totale méconnaissance de la capacité des usines allemandes à se régénérer.

Après la coûteuse sortie du « jeudi noir », les états-majors de l'Air Force semblent se raccrocher à la méthode Coué. Le discours de clôture du débriefing du 15 octobre, prononcé par le *Brigadier General* Frederick L. Anderson, commandant le VIII *Bomber Command*, résume assez bien cet étrange état d'esprit [1] :

◀ Une vue de la *Base Air Depot 1* de l'USAAF à Burtonwood en novembre 1943. Cet atelier était chargé de préparer, assembler, réviser et réparer les bombardiers de la *Eighth Air Force*. Du premier à l'arrière-plan : XR-H (42-37972) du 349th BS/100 BG, endommagé dans une collision en vol ; 42-31100 prêt à être affecté au 709th BS/447h BG ; BX-P (42-37716) du 338th BS/96th BG en cours de transfert au 95th BG.

« Nos pertes ont été très lourdes. Temporairement, nous allons ralentir notre effort, mais cela ne signifie nullement – et je veux que personne ne se méprenne – que les Allemands nous ont porté un coup dont nous ne pourrons pas nous remettre. Je vais ralentir l'effort, parce que nous avons frappé leur industrie aéronautique si lourdement que nous pouvons nous permettre d'attendre que nos pertes soient remplacées. »
Très curieusement, il ajoute : « Nous pouvons nous permettre d'attendre pour revenir que nos propres chasseurs soient à nos côtés. »
Bref, tout va très bien madame la marquise, sauf que si les bombardiers pouvaient être escortés de bout en bout, ça irait sans doute encore mieux !

Informé des résultats de Schweinfurt II (et en particulier des 186 victoires revendiquées par les mitrailleurs [2]), Arnold demande à Eaker de creuser la question de savoir si la Luftwaffe est sur le point de s'effondrer ! Le commandant de la *Eighth Air Force* lui câble alors une réponse proprement surréaliste : « Il ne fait aucun doute que nous avons planté nos dents dans le cou de l'aviation boche. Aussi difficile la bataille du 14 a-t-elle été pour nous, elle peut être assimilée au baroud d'honneur d'un monstre agonisant. » Dans un éclair de lucidité, il ajoutera quand même, quelques jours plus tard, qu'il ne pense pas que la Luftwaffe ait encore atteint le point de rupture…

[1] G. C. Kuhl, *op. cit*

[2] C'est sans doute là que l'on se rend le mieux compte à quel point les tableaux de chasse fantaisistes des mitrailleurs américains ont pesé contre l'introduction d'un chasseur d'escorte.

▼ Le 42-5729, alias BUCCANEER, appartenant au 401st BS/91st BG, décolle de Bassingboum pour participer à la mission n° 119 sur Wilhelmshaven du 3 novembre ; il rentrera avec un homme blessé à bord après avoir balancé ses bombes dans la nature sous la pression de la chasse allemande. L'appareil sera rapatrié aux USA en mars 1944.

▲ LITTLE AMERICA (42-30033) *flying back home*. Malheureusement pour le *Major* Maurice S. Dillingham et son équipage, ce ne sera pas le cas le 1er décembre 1943 au retour de Solingen. Sur les dix hommes du 546th BS/384th BG, un seul réussira à s'évader.

« ARGUMENT » FRAPPANT

Au cours du dernier trimestre de l'année 1943, les Alliés sont partagés entre un optimisme excessif vis-à-vis des résultats des bombardements nocturnes de la RAF, dont chacun sait qu'ils ne porteront leurs fruits que sur le long terme, et un pessimisme croissant au regard des résultats des bombardements diurnes de la *Eighth Air Force*, dont l'efficacité est de plus en plus mise en doute. Les experts ont beau aligner statistiques et diagrammes, début décembre 1943, « Pointblank » a trois mois de retard, et tout laisse à penser que la CBO n'aura pas atteint son objectif au 1er mai 1944.

Or, compte tenu de la proximité de la date, les stratèges proposent de se désintéresser des résultats à long terme et de se concentrer sur ceux pouvant avoir un impact immédiat sur le potentiel de l'Allemagne à s'opposer au débarquement, avec en ligne de mire la réduction de la capacité de nuisance de la Luftwaffe.

Arnold a beau promettre d'envoyer davantage de bombardiers en Angleterre, la vraie question est : auront-ils enfin un chasseur capable de les escorter jusqu'à leur objectif ?

Nous ne reviendrons pas sur la gestation difficile du North American P-51 Mustang, que nous avons traitée en deux hors-séries [3]. Le 1er décembre 1943, le 354th *Fighter Group*, commandé par le *Lieutenant Colonel* Donald J. M. Blakeslee, effectue sa première sortie sur P-51B ; ce n'est qu'un vol d'acclimatation. Cette unité, qui se fera fièrement appeler THE PIONEER MUSTANG GROUP, exécute sa mission de guerre n° 1 le 5 décembre, en accompagnant des B-17 sur Amiens.

Entre le 14 octobre et le 31 décembre 1943, la *Eighth Air Force* réalise 56 missions. Si les formations se musclent grâce à l'arrivée de nouveaux *Bombardment Groups* [4], les objectifs sont moins ambitieux, quoique le 30 décembre, Eaker n'hésite pas à attaquer Ludwigshafen (mission n° 169) avec 658 B-17 – un nombre record.

Avec une plus grande présence des P-38 et l'arrivée du P-51, les combats aériens se rééquilibrent. Dans peu de temps, ils vont basculer en faveur des Américains.

C'est le début du règne du Mustang sur l'Europe occidentale.

Le 27 novembre 1943, le *Combined Operational Planning Committee* entérine l'opération « Argument », consistant en une série de raids menés conjointement par les 8th et 15th AF sur les usines de construction aéronautique et celles de composants mécaniques (comme les roulements à billes). La RAF promet d'engager ses bombardiers de nuit sur les zones attaquées par les Américains dans la journée. « Argument » n'est rien d'autre qu'une mise à jour de « Pointblank » incluant la participation de la 15th AF, officiellement formée le 1er novembre 1943 en Italie.

1944, l'année décisive, arrive à grand pas. De nombreux enseignements ont été tirés des missions de l'année écoulée. La *Eighth* a essuyé les plâtres d'une offensive aérienne très exigeante et a dû payer au prix fort son apprentissage à jongler avec les conditions météo au-dessus de l'Europe occidentale, à larguer ses bombes aussi précisément que possible et, surtout, à faire face à la Luftwaffe. Laissons le dernier mot aux historiens de l'Air Force [5] :

« Ces leçons ont été si bien assimilées que, l'année suivante, ils [les chefs de la *Eighth*] ont pu s'impliquer dans une campagne de bombardements massifs avec un minimum de confusion et d'expérimentation. Sur les plans tactique et stratégique, on peut affirmer que les résultats obtenus par les bombardiers lourds en Europe au cours de l'année 1943 doivent être essentiellement évalués à l'aune de ce qui s'est passé en 1944. »

[3] *Aéro-Journal* HS n° 12 (septembre 2012) et n° 13 (décembre 2012).

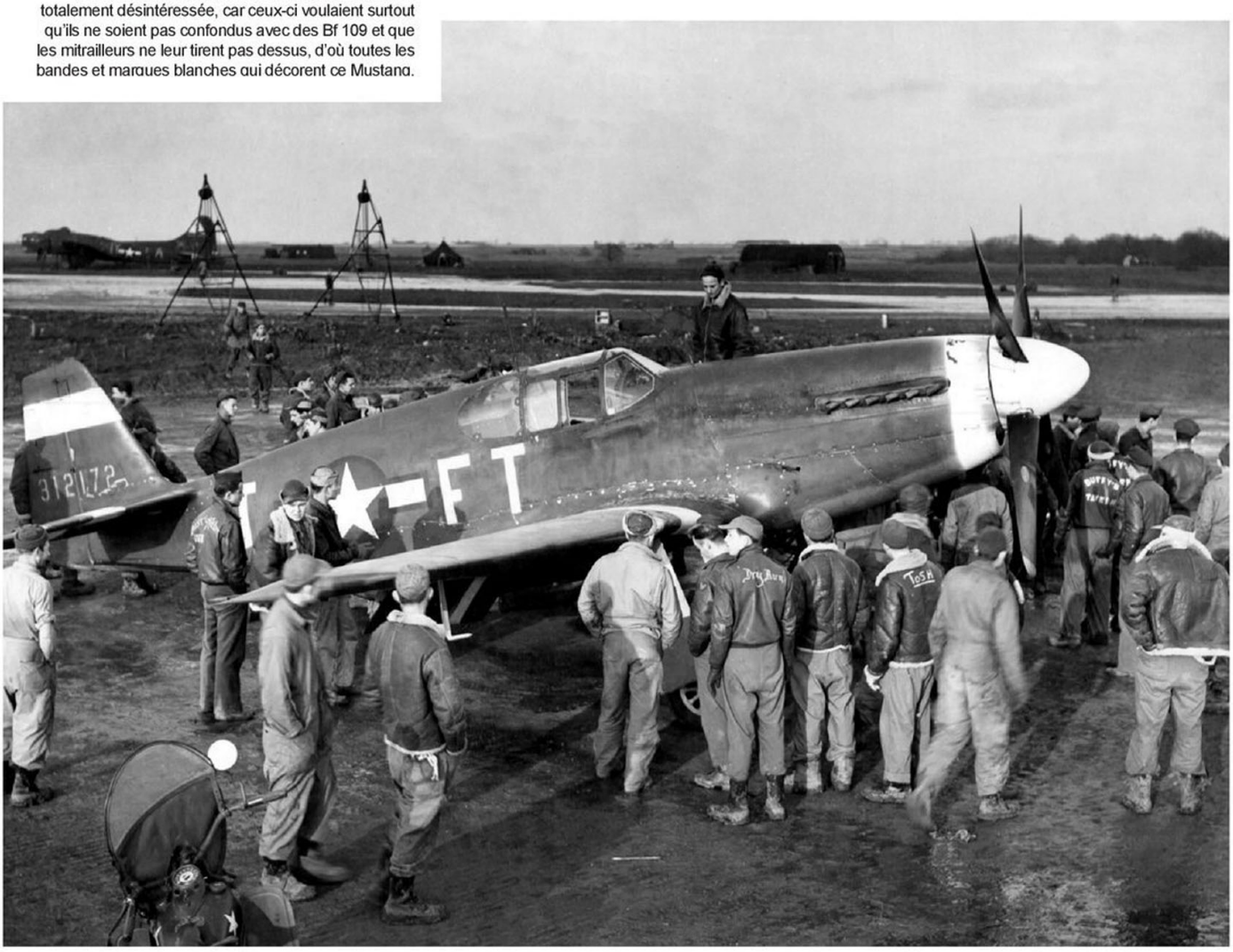
[4] Au cours du second semestre 1943 sont arrivés les 401st BG à Deenethorpe (1er novembre) et 447th BG à Rattlesden (29 novembre). Six autres rejoindront la 8th AF avant l'été 1944.

[5] W. F. Craven & J. L. Cate, *op. cit.*

▼ Autre victime de la mission n° 145 du 1er décembre, le B-17F-G-1-BO 42-31111, baptisé FOUR ACES/PAT HAND, du 535th BS/381st BG. On pense que l'équipage du *2nd Lieutenant* Donald E. Noxon a péri en mer au retour après avoir été fortement endommagé par la *Flak* au-dessus de Leverkusen.

Le B-17F-55-DL 42-3412, piloté par le *2nd Lieutenant* William E. Nordyke et appartenant au 365th BS/305th BG, est l'un des 21 Fortress qui ne rentrent pas de la mission n° 159 sur Brême, abattu par la chasse allemande vers Wesermünde le 20 décembre ; on compte six morts et quatre prisonniers. L'appareil n'a jamais été baptisé.

Le 27 décembre 1943, ce P-51B du 354th *Fighter Group* est venu rendre visite au 401st BG à Deenethorpe de façon à ce que les « Big Friends », les bombardiers, fassent mieux connaissance avec les « Little Friends », les chasseurs chargés de les protéger. Visite pas totalement désintéressée, car ceux-ci voulaient surtout qu'ils ne soient pas confondus avec des Bf 109 et que les mitrailleurs ne leur tirent pas dessus, d'où toutes les bandes et marques blanches qui décorent ce Mustang.



▲ «THE BLACK SWAN, le B-17F-75-BO du 324th BS/91st BG, est abattu au cours de la dernière mission de l'année 1943 (n° 169 du 31 décembre) sur Cognac ; il est vraisemblablement tombé victime du grand as allemand Aldolf Glunz de la JG 26 près de Rosporden. L'équipage du *2nd Lieutenant* Stuart B. Mendelsohn comptera deux tués (dont le pilote) et huit prisonniers dans ses rangs.

REMANIEMENTS AU SOMMET

Fin décembre 1943, la création des *Allied Expeditionary Forces*, dont le poste de *Supreme Commander* est offert au *General* Dwight D. Eisenhower, dans le cadre de la future opération « Overlord », entraîne un remaniement des forces aériennes alliées au Royaume-Uni. Les USAFUK cèdent la place aux *US Strategic Air Forces* (USSTAF), qui englobent également la *Fifteenth Air Force* en Méditerranée.

C'est la réponse des Américains à la nomination de l'*Air Marshal* Sir Trafford Leigh-Mallory en tant que commandant de l'*Allied Expeditionary Air Force.* Ce personnage autocratique, qui s'est largement discrédité par sa théorie des « Big Wings » lors de la phase finale de la Bataille d'Angleterre, considère que la confrontation décisive entre la Luftwaffe et les forces aériennes alliées doit se dérouler au-dessus des plages de débarquement et que, dans l'intervalle, les bombardiers lourds américains doivent être utilisés pour des missions tactiques. Une folie pour Eisenhower, qui redoute par-dessus tout de jouer le sort de « Overlord » au-dessus de la Normandie, et une pure hérésie pour Arnold ; ce dernier s'empresse de contrer par cette décision, tout en profitant de l'occasion pour faire le ménage.

Le *Lieutenant General* Carl A. Spaatz prend le commandement des USSTAF, et le *Major General* James H. Doolittle remplace Ira C. Eaker à la tête de la *Eighth Air Force*, le 6 janvier 1944. Le VIII *Bomber Command* en tant que tel est dissous, Doolittle assumant les deux fonctions.

Pourtant, les débuts du héros du raid sur Tokyo semblent hésitants. Il a hérité d'une organisation à la puissance destructrice encore inégalée, comptant plus de 150 000 hommes et 2 000 avions répartis sur une centaine de bases et dépôts – aucun chef de son niveau hiérarchique au sein de toutes les aviations belligérantes ne possède alors un tel pouvoir. Or, la plupart des premières missions qu'il ordonne sont annulées à cause du mauvais temps, ce qui met Spaatz très en colère, parce qu'Eisenhower est de plus en plus inquiet à propos de « Overlord ».

Une anecdote circule alors ; Spaatz se rend au PC de Doolittle et lui tient à peu près ce langage : « Je me demande si vous avez les c…

pour commander une grosse force aérienne. Si vous ne les avez pas, je trouverai quelqu'un qui les a. » Serrant les dents, Doolittle donne rendez-vous à Spaatz un jour où le temps est bouché, avec un plafond bas et du brouillard, et l'embarque à bord d'un B-17 ; le pilote, totalement égaré, doit se poser dans un champ au milieu de nulle part. Spaatz repartira plus ou moins convaincu…

Quelques raids ont néanmoins lieu en janvier 1944, notamment le 10 sur Brunswick. Au beau milieu de la nuit qui le précède, la chambrée des officiers du 336th BS/95th BG est réveillée par l'homme de quart qui cherche une couchette vide pour un nouvel arrivant. Ayant trouvé son bonheur, celui-ci se présente en tant que *2nd Lieutenant* Melvin J. Spencer, navigateur tout juste affecté au 95th BG. Recru de fatigue, il s'endort tout habillé sans avoir défait son paquetage. Quelques heures plus tard, l'homme de quart entre à nouveau dans la chambrée et vient secouer Spencer : « Mon lieutenant, vous devez venir avec moi. Nous avons besoin d'un navigateur pour la mission d'aujourd'hui, et vous êtes sur la liste des équipages ». Spencer quitte la pièce, prend son petit déjeuner, assiste au briefing et s'envole à bord du B-17G 42-37971 (*1st Lieutenant* Anthony M. Tuberose). Or, l'appareil est achevé par la chasse après avoir été endommagé par la *Flak* et s'écrase près d'Osnabrück. Par chance, Spencer, dont ce sera la première et dernière mission de guerre, figure parmi les huit membres d'équipage survivants, quoique faits prisonniers. Les anciens du 95th BG le surnommeront « l'homme qui était venu pour le petit déjeuner » [6].

La double mission du 11 sur Aschersleben et Halberstadt se solde par un nouveau désastre : 60 B-17 et B-24 perdus sur 525 envoyés (11 %), malgré l'escorte de chasse.

[4] I. L. Hawkins, *op. cit*

◣ Les « gros bonnets » de la *Eighth Air Force* : debout, au micro, le *Lieutenant General* James H. Doolittle, assis, de gauche à droite, le *Major General* Frederick L. Anderson Jr., le *Lieutenant General* Carl A. Spaatz, un colonel non identifié et le *Major General* Curtiss E. LeMay.

UN CHANGEMENT DÉCISIF

Toutefois, la grande décision de Doolittle, qui va changer la face des combats aériens au-dessus du *Reich*, est de libérer les chasseurs de leur obligation à coller aux bombardiers en toute circonstance. Un pilote du 357th *Fighter Group*, le *Major* Thomas J. Hayes Jr., résume assez bien la situation :

« Au cours des premiers combats dans le Pacifique, on faisait du mieux que l'on pouvait avec le peu que l'on avait. Au sein de la *Eighth*, la question était de savoir gérer au mieux les vastes ressources disponibles de façon à les utiliser de la manière la plus efficace possible. Sous Eaker, les bombardiers étaient envoyés vers l'est, au-dessus de l'Allemagne, alors que les chasseurs créaient une diversion vers le sud. Le résultat ? La Luftwaffe festoyait aux dépens de nos bombardiers, et nos chasseurs ne voyaient pas la queue d'un avion allemand. Même l'efficacité de nos escortes était limitée par l'exigence d'une protection rapprochée, ce qui rendait nos chasseurs vulnérables. Ils avaient interdiction de poursuivre l'ennemi et de descendre en dessous de 5 400 m. »

Le coup de torchon de Doolittle fera grincer des dents les principaux responsables des *Air Divisions* et *Bombardment Groups*, mais il sera à la base du redressement spectaculaire des statistiques de la *Eighth* dans les mois qui vont suivre.

Avec la mission n° 198 sur Francfort et Ludwigshafen le 29 janvier, Doolittle marque son territoire : si 24 B-17 (et 5 B-24) sont perdus (3 %), la Luftwaffe déplore la destruction de 45 chasseurs sur les 254 qui ont pris contact (17,7 %) et la disparition de 34 pilotes.

Après l'acte I – des débuts hésitants – et l'acte II – on paye pour apprendre –, le décor est planté pour l'acte III – la revanche de la *Eighth*. ■

▼ Le B-17G-1-BO 42-31047 (Little Duchess/Wolwerine) du 535th BS/381st BG est perdu lors de la mission sur Brunswick le 31 janvier 1944, s'écrasant sur un village près d'Hildesheim. De l'équipage du *2nd Lieutenant* Robert P. Deering, seuls deux hommes survivront au crash.

« BIG WEEK »

« En ce qui me concernait, j'étais devenu indifférent. Plus les raids s'annonçaient difficiles, plus ça me plaisait. »

1st Lieutenant Lowell Watts (338th BG)

LA SEMAINE DÉCISIVE FÉVRIER 1944

Le 3 février 1944, Arnold, bien conscient qu'il faut en finir au plus tôt si les Alliés ne veulent pas repousser la date du débarquement, donne l'ordre à Spaatz de déclencher un effort maximal sur l'Allemagne sans tarder. Les objectifs fixés à « Argument » doivent être atteints au plus tard le 1er mars.

Les météorologistes, dont la fiabilité a rarement été le point fort par le passé, font pourtant espérer un retour du beau temps au-dessus de l'Allemagne le 20 février. Il faut faire vite si tout doit être terminé dix jours plus tard. La responsabilité de l'opération « Argument » est confiée au *Major General* Frederick L. Anderson, devenu adjoint de Spaatz aux USSTAF. Se fiant aux prévisions météo, il informe les commandants des *Eighth* et *Fifteenth Air Forces* que l'opération sera déclenchée le 20. Anderson table sur cinq jours d'attaques ininterrompues – une série de raids qui passera à la postérité sous l'appellation de « Big Week ».

Douze objectifs principaux ont été sélectionnés, la plupart dans une zone comprise entre Leipzig et Brunswick, deux vers Poznan (actuellement en Pologne) et un à Tutow. Il s'agit essentiellement de sites fabriquant des composants pour les chasseurs. S'y ajoutent les objectifs habituels, comme Schweinfurt et Ratisbonne, mais aussi l'usine de roulements à billes d'Erkner, dans la banlieue de Berlin.

▲ Au premier plan, FRIDAY THE 13TH, le B-17G-20-BO (42-31443) du 532nd BS/381st BG, descendu par la chasse allemande à Oschersleben le 22 février 1944. De l'équipage du *1st Lieutenant* Francis J. Flaherty, il n'y aura que quatre survivants, tous faits prisonniers.

[1] La 2nd AD, comprenant 272 B-24, suit la même route que la 1st AD.

20 FÉVRIER 1944 PREMIÈRE JOURNÉE

Un ciel lourd, chargé de nuages, tombe sur la nuit du samedi 19 février 1944 – la promesse, pour le lendemain matin, d'un assemblage des « boxes » après la traversée aux instruments d'une masse nuageuse de 10/10e. Ce n'est pas la situation idéale pour envoyer la plus grosse armada aérienne jamais rassemblée par l'USAAF : plus de 1 000 bombardiers et 835 chasseurs. Il faut un bon quart d'heure à un B-17 pour traverser une épaisseur de 1 500 à 2 000 mètres de nuages à 225 km/h, à une vitesse ascensionnelle de 150 m/min – tout le temps nécessaire au givre de se former sur les ailes et dangereusement alourdir l'avion.

Anderson sait que la décision qu'il doit prendre aura une répercussion cruciale sur la suite de la guerre. Cruel dilemme : le report de l'expédition risquerait, selon toute vraisemblance, d'entraîner celui du débarquement, mais il en irait de même de son échec, au cas où de trop nombreux avions devraient revenir au terrain ou seraient perdus avant

▲ Oschersleben est un objectif bien connu de la *Eighth* et qui lui a déjà coûté très cher, notamment le 11 janvier 1944 (mission n° 182), quand pas moins de 42 B-17 ne sont pas rentrés (15,7 %). Parmi ceux-ci, le B-17F-20-DL (Blonde Bomber) du 322nd BS/91th BG, percuté par un chasseur ennemi, faisant deux tués, dont le pilote, le *2nd Lieutenant* Wayne E. Murdoch.

l'assemblage. Cependant, s'il est une qualité commune à tous les grands officiers généraux des armées américaines, c'est bien celle de savoir prendre des risques calculés.

« Let'em go », dit simplement Anderson. Quelques minutes plus tard, au beau milieu de la nuit, les télétypes des seize *Combat Bombardment Wings* de la *Eighth* se mettent à crépiter, détaillant les objectifs, les effectifs, les horaires et tous les détails de la mission n° 226.

Douze cibles sont affectées aux 1 003 bombardiers qui vont y prendre part, toutes sont des terrains d'aviation et des usines de construction aéronautique. En ce qui concerne les B-17 :

– la 1st AD (417 B-17) simulera une attaque sur Berlin et changera de cap au sud de la capitale du *Reich* vers ses objectifs : Leipzig-Mockau, Heiterblick et Abnaundorf.

– la 3rd AD (314 B-17) survolera la mer du Nord et le Danemark, avant de plonger vers le sien : Tutow.

Doolittle prend un autre risque calculé : les 94 P-38, 73 P-51 et 668 P-47 des 8th et 9th AF seront intégralement affectés aux 1st et 2nd AD. Ne disposant pas d'assez de chasseurs pour protéger avec efficacité les trois divisions, il décide d'envoyer la 3rd AD sans escorte. Il pense que les Allemands réagiront avec le plus de vigueur contre les bombardiers s'ils donnent l'impression de se diriger vers la capitale du *Reich*. Il fait ajuster les horaires de manière à ce que les deux premières divisions [1] apparaissent sur les écrans des radars allemands avant la troisième.

La ruse ne fonctionne pas. Le *Generalmajor* Max Ibel, commandant la 2. *Fliegerdivision* à Stade, étant un trop vieux singe pour que l'USAAF lui apprenne à faire des grimaces, il attend le dernier moment pour donner l'ordre de décollage à la chasse – juste quand les B-17 changent de direction pour éviter Berlin et foncer sur Leipzig. Toutefois, l'intervention des P-51 du 357th FG, menés par l'inévitable Blakeslee, protège les quadrimoteurs d'une manière efficace. Ils repoussent les assauts des Bf 109, revendiquant deux victoires pour la perte d'un pilote. Il faut préciser que ce groupe n'a réalisé sa première sortie que neuf jours plus tôt. Seulement 239 Fortress de la 1st AD bombardent les objectifs principaux, 101 autres attaquant Bernburg, Oschersleben et diverses cibles d'opportunité.

▲ Meat Hound, le B-17F-55-BO 42-29524 du 358th BS/303rd BG, est fortement endommagé par la chasse lors de la mission n° 182. Le pilote, le *1st Lieutenant* Jack W. Watson, rapporte la suite : « Quand nous avons atteint la Hollande, l'aile a pris feu. Craignant que l'avion n'explose, j'étais décidé à faire évacuer l'équipage dès que possible. Après avoir traversé le Zuidersee, le navigateur m'a informé que nous étions au-dessus de la terre ferme. J'ai alors donné l'ordre à l'équipage de sauter. [...] Une fois que j'ai eu la certitude que j'étais seul à bord, je survolais la mer du Nord, alors j'ai pris le risque de rallier l'Angleterre. J'ai pu poser l'appareil à Metfield. » Malheureusement, quatre hommes se noieront dans l'Ijsselmeer, quatre autres seront faits prisonniers, et le dernier réussira à s'évader.

L'impasse sur l'escorte de la 3rd AD porte ses fruits, les B-17 menant à bien une mission relativement calme, en dépit du fait qu'ils ont poussé jusqu'à Poznan : 105 bombardent Tutow, tandis que 76 larguent leurs charges sur Rostock et 115 là où ils le peuvent.

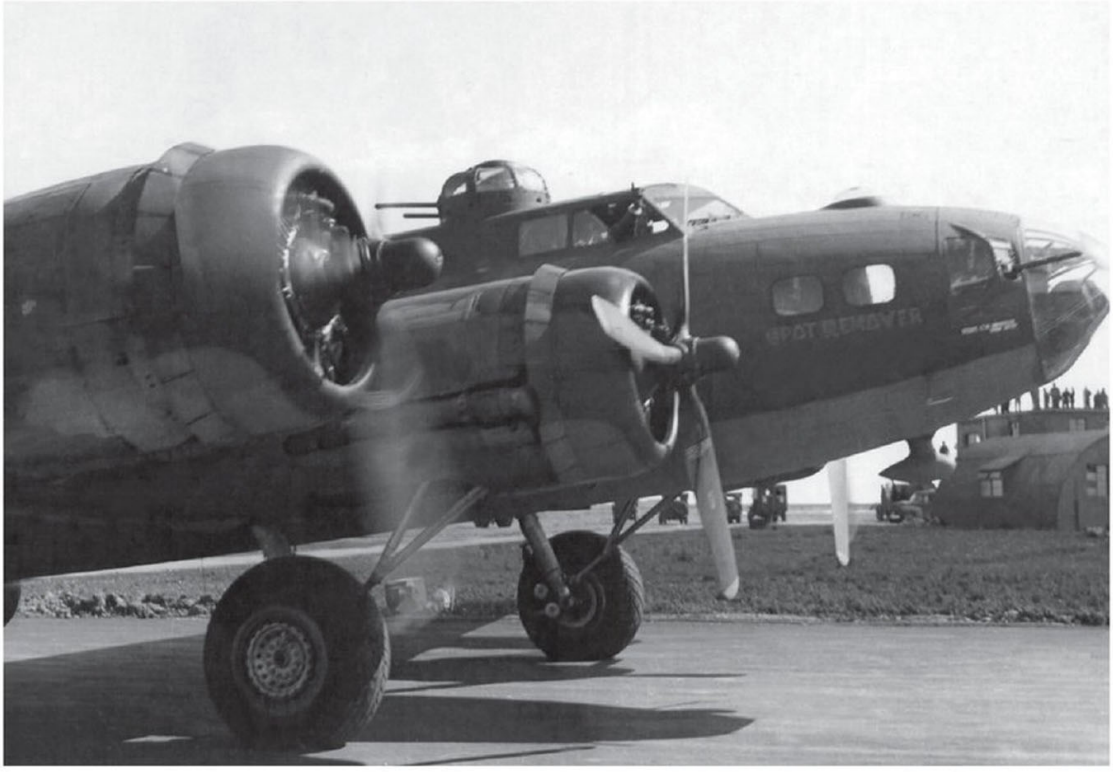
Les résultats des bombardements sont plutôt bons, tout au moins à chaque occasion où ils ont pu être réalisés en visuel, comme à Leipzig, Bernburg et Brunswick. Les usines Erla-Maschinenwerk GmbH à Heiterblick (banlieue de Leipzig), qui produisent près d'un tiers des Bf 109, ont beaucoup souffert. Une quarantaine d'avions, ainsi qu'une partie des éléments prêts à être assemblés, ont été détruits, et plus de 450 ouvriers ont été tués. Néanmoins, la plupart des machines-outils sont restées intactes.

Le raid sur Leipzig entraîne une brusque réaction des autorités allemandes. Nous en reparlerons dans la conclusion.

Les pertes américaines s'élèvent à 21 bombardiers (13 B-17 et 8 B-24) et 4 chasseurs abattus (non inclus les avions endommagés, mais rentrés, et ferraillés ultérieurement), pertes qui, comparées aux massacres de l'été et de l'automne précédents, peuvent être considérées comme minimales (2 % en ce qui concerne les bombardiers).

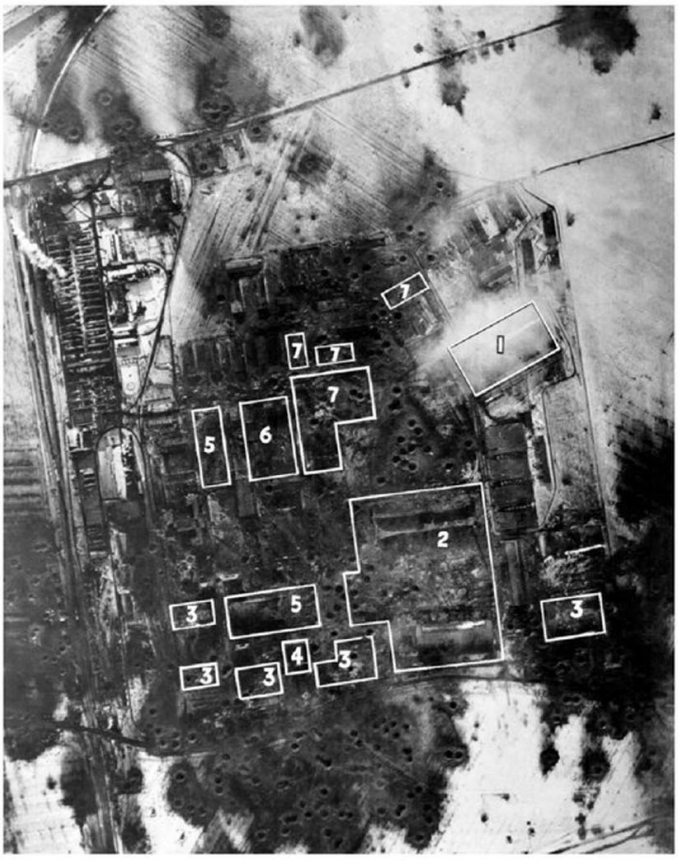
Pas moins de trois *Medals of Honor* sont décernées à la suite de cette mission : *1st Lieutenant* William R. Lawley Jr. (364th BS/305th BG), *Staff Sergeant* Archie Mathies et *2nd Lieutenant* Walter E. Truemper, ces deux derniers à bord du même avion (42-31763) du 510th BS/351st BG – et l'un comme l'autre à titre posthume.

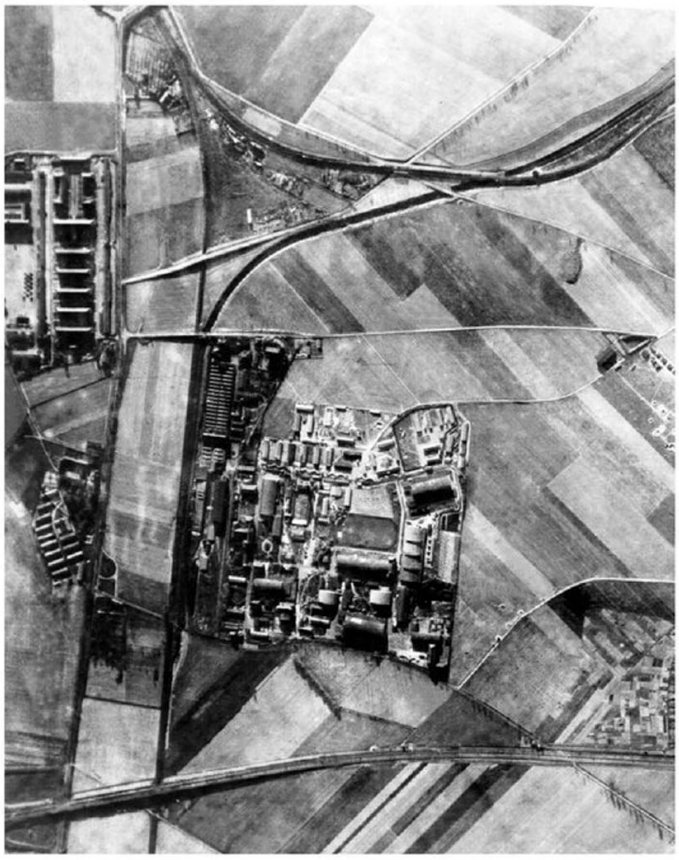
À 21h00, en ce 20 février, les télétypes des différentes entités de la *Eighth* relaient ce message : « PRÉVISIONS MÉTÉO FAVORABLES POUR DEMAIN. NOUS FERONS UN NOUVEL EFFORT OFFENSIF MAXIMAL. » Le gong du deuxième round a retenti.



▲ Portant le curieux code tactique DF-A1, le B-17G-5-BO 42-31230 (LITTLE JEAN) du 324th BS/91st BG fait partie des 42 Fortress qui ne sont pas rentrés de leur sortie sur Oschersleben le 11 janvier 1944. Un obus de *Flak* a transpercé l'aile entre les moteurs n° 1 et n° 2, permettant aux chasseurs de l'achever en arrosant le poste de pilotage, tuant le pilote (*2nd Lieutenant* Allen A. Uskela) et cinq autres membres de l'équipage – les autres seront capturés après que l'appareil s'est écrasé près de Helmstedt.

◀ Le B-17F-95-BO 42-30246, alias SPOT REMOVER, appartenant au 570th BS/390th BG, tombe en panne d'essence au retour de Rostock et doit se poser à Tierstrup, au Danemark, le 20 février 1944. L'équipage du *1st Lieutenant* William M. Gaillard est fait prisonnier.





21 FÉVRIER 1944
UN COUP POUR RIEN

Invitée à se joindre à ce nouvel effort, la 15th AF ne pourra être de la partie en raison des mauvaises conditions climatiques qui sévissent sur l'Italie. Ce sont 617 B-17 et 244 B-24, escortés par 679 chasseurs, qui prennent le chemin de Brunswick, Diepholz, Lingen, Hanovre, Achmer et Hopsten, en cette matinée du 21 février. À cause d'épais nuages recouvrant Brunswick, les bombardements s'effectuent au radar. Les bombes tombent sur la ville, mais épargnent les usines situées dans la périphérie (en particulier les deux sites de MIAG, qui produisent des éléments de Bf 110). Les pertes sont encore plus faibles que la veille : 13 B-17 et 3 B-24 sont portés manquants (soit 1,5 %). Le mauvais temps a également gêné l'action des chasseurs allemands.

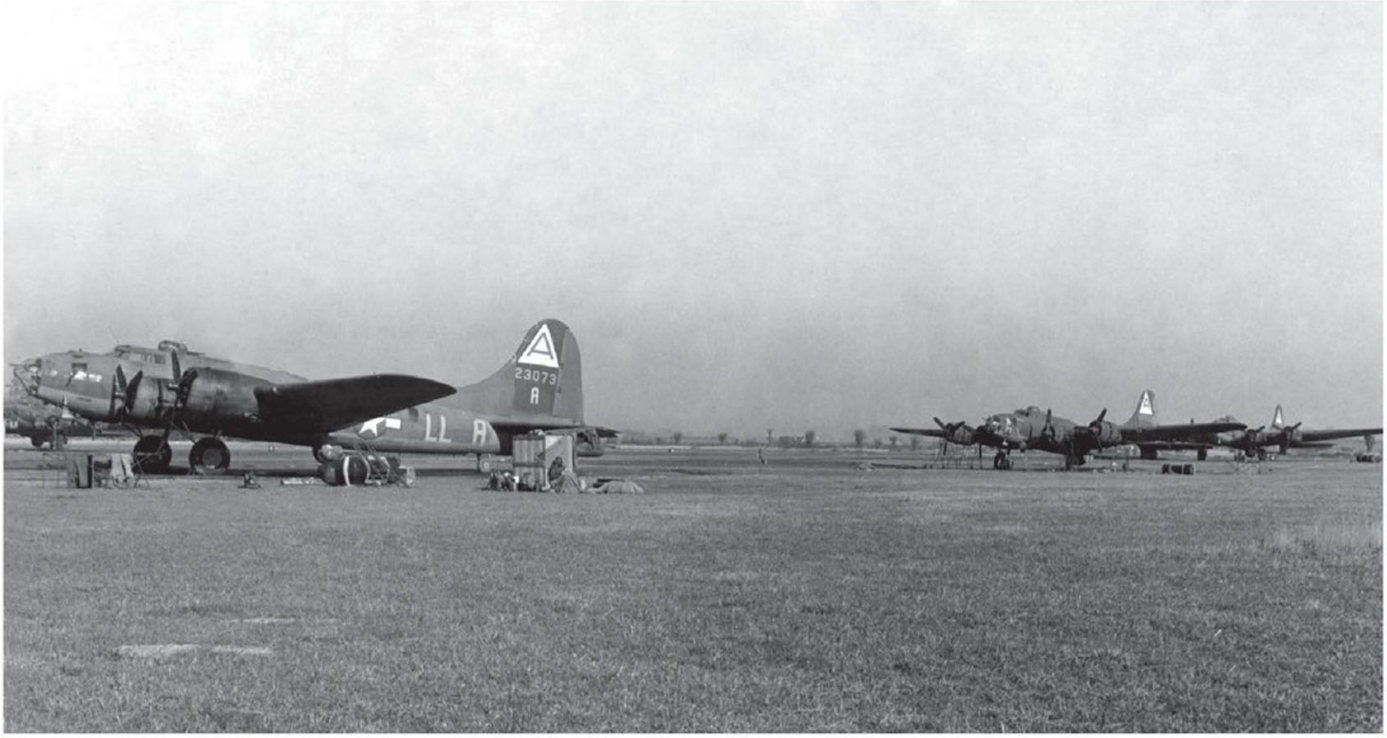
Dans la soirée, la perspective d'un ciel dégagé au-dessus de l'Allemagne dans l'après-midi du 22 février amène Anderson à choisir les deux objectifs ultra-prioritaires : Ratisbonne et Schweinfurt. Il veut également inclure l'usine de roulements à billes d'Erkner sur la liste, mais Doolittle manifeste une certaine réticence à diviser ses forces en trois : « Cela signifie que nous devrons aussi diviser l'escorte en trois, ce qui rendra les trois formations beaucoup plus vulnérables à la chasse ennemie. Les faibles pertes subies ces deux derniers jours sont dues pour l'essentiel au fait que les formations sont restées groupées. »

Erkner est donc sorti de la liste du 22. L'objectif le plus méridional, Ratisbonne, est confié à la *Fifteenth*, la *Eighth* recevant Schweinfurt, Gotha, Bernburg, Aschersleben et Halberstadt à traiter. Les divisions se sépareront au dernier moment pour se diriger vers leurs cibles respectives.

Ce que n'ont pas vraiment prévu les météorologistes, c'est le temps pourri qui règne sur le sud de l'Angleterre à l'aube du 22 février.

◤ & ◥ L'usine Erla-Maschinenwerk à Heiterblick, dans la banlieue de Leipzig, avant et après le raid du 20 février 1944. Légende : 1 – atelier d'assemblage encore en feu ; 2 – deux grands bâtiments, deux moyens et six petits totalement anéantis ; 3 – au moins six ateliers complètement détruits ; 4 – centrale électrique endommagée ; 5 – importants dommages infligés à des ateliers ; 6 – lourds dommages subis par la chaufferie ; 7 – bâtiments divers détruits. Les voies de chemin de fer ont également souffert du bombardement, et d'autres bâtiments ont été soufflés par les explosions.

◀ Le 42-38109 (CABIN IN THE SKY) du 364th BS/305th BG est si fortement endommagé au-dessus de Leipzig que le pilote, le *1st Lieutenant* William R. Lawley Jr., donne l'ordre d'évacuation. Constatant que deux membres de son équipage sont incapables de sauter en raison de leurs blessures, il décide de revenir en Angleterre. Grièvement blessé lui-même et perdant son sang en abondance, il s'évanouit aux commandes, mais reprend connaissance et parvient à poser sans dommage son B-17, avec un moteur en drapeau et un second en feu. Lawley recevra la *Medal of Honor* pour son héroïsme et son sens de l'abnégation.



▲ Le B-17F-20-DL 42-3073, LIGHTNING STRIKES, du 401st BS/91st BG ne rentrera pas de Leipzig le 21 février 1944 ; abattu en flammes par la Luftwaffe au-dessus de l'objectif, il s'écrasera près de Herford. Les dix hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* William F. Gibbons sont faits prisonniers.

22 FÉVRIER 1944
DÉSASTRE DANS LE CIEL

« Quand nous sommes sortis de la cantine pour nous rendre au briefing, il pleuvait dru, le plafond était bas et chargé de gros nuages noirs, racontera le *1st Lieutenant* Ralph Golubock, du 44th BG. [...] Les deux premiers taxis se sont immobilisés en bout de piste, attendant le signal qui, nous en étions convaincus, ne serait pas donné. Mais il l'a été ! Pile poil à l'heure. Le bombardier de tête a pris de la vitesse, a décollé et a aussitôt été happé par les nuages. Nous l'avons tous suivi, chacun notre tour, à trente secondes d'intervalle. Quand le mien est venu, j'ai poussé les gaz et ai immédiatement fixé des yeux les instruments. Le copilote surveillait la piste pour éviter que l'on ne s'en écarte avec le risque de déraper sur l'herbe mouillée. Le mécanicien se tenait debout entre nous pour contrôler les cadrans des moteurs. Il lisait aussi les vitesses à voix haute pour me permettre de me concentrer sur le décollage.

« Nous avons pris l'air sans encombre. Nous avons été immédiatement immergés dans les nuages et la pluie. Le mitrailleur de queue, depuis son poste, faisait clignoter sa lampe Aldis de façon à ce que l'avion qui nous suivait puisse nous repérer et garder ses distances. La montée a été longue et fatigante. Tout à coup, avec horreur, nous avons aperçu un gigantesque éclair dans le ciel. Nous avons tout de suite compris que deux appareils venaient d'entrer en collision et avaient explosé. »

La mission n° 230 ne pouvait pas plus mal commencer. La procédure en vigueur au sein de la *Eighth* pour les décollages et assemblages par temps couvert implique l'émission d'une balise radio dont le faisceau est projeté à la verticale. Chaque avion grimpe en tournant autour du faisceau selon une vitesse et un taux de montée prédéfinis. Tout se passe bien tant que chacun garde ses distances avec celui qui le précède et maintient une vitesse et un taux de montée constants. Mais c'est sans compter avec une panne de moteur ou la formation de givre, qui ralentit un avion et fait que celui qui le suit s'en rapproche dangereusement, ou une faute de pilotage qui fait dévier l'appareil trop loin du faisceau.

Deux B-17 [2] de la 3rd AD entrent en collision au-dessus de Grafton Underwood. La chute de leurs carcasses emmêlées manque d'entraîner une réaction en chaîne. Deux autres B-17 s'écartent pour les éviter et se percutent, heureusement, sans gravité, les deux appareils pouvant se poser dans la nature sans faire de victimes. Ce qui ne sera pas le cas pour les deux premiers : on relèvera 17 cadavres.

Un vent de panique souffle sur la 3rd AD. Des pilotes, négligeant les consignes, poussent les gaz à fond pour se sortir plus vite de la crasse. D'autres, en plein désarroi, décident de revenir au terrain, croisant dans leur descente ceux qui montent. Les fréquences radio sont saturées d'appels et de hurlements.

[2] 42-38041 (*1st Lieutenant* John W. Stuermer) du 358th BS/303rd BG et 42-31516 (*2nd Lieutenant* Sydney R. Peter) du 546th BS/384th BG.

◀ Le *1st Lieutenant* John W. Stuermer et son infortuné équipage du 358th BS/303rd BG. Leur B-17G-25-DL 42-38041 entre en collision avec un appareil du 384th BG, lors de l'assemblage à Grafton Underwood, le 22 février 1944, déclenchant une panique générale qui provoque le rappel des 2nd et 3rd *Air Divisions*. Il n'y aura que trois survivants parmi les deux équipages.

Le B-17F-20-DL 42-3040 (Miss Ouachita), piloté par le *2nd Lieutenant* Spencer K. Osterberg du 323rd BS/91st BG, est victime du *Major* Heinz Bär, le 22 février 1944, et s'écrase près de Lingen, faisant deux tués et huit prisonniers.

Le Major General Curtiss E. LeMay, qui commande la 3rd *Air Division*, prend la seule décision qui s'impose : « Rappelez la division et informez le général Doolittle », dit-il à son état-major. Pour sensée qu'elle soit, cette décision chagrine Dootlittle. Elle prive le raid d'un tiers de ses bombardiers, ce qui risque de favoriser la chasse ennemie. Mais ses ennuis ne sont pas terminés.

Les huit groupes de B-24 de la 2nd AD ont traversé la crasse sans difficulté, mais leur assemblage est perturbé par les B-17 de la 3rd AD éparpillés un peu partout dans l'attente de leur retour au sol. De ce fait, les B-24 sont également rappelés.

Il ne reste plus que les 289 B-17 de la 1st AD du *Major General* Robert B. Williams. Eux parviennent sans mal à s'assembler et à se diriger vers leurs objectifs : Aschersleben, Oschersleben, Halberstadt et Bernburg. Cependant, en route, ils rencontrent des masses nuageuses imprévues qui ne cessent de se densifier. La formation éclate alors en groupes de plus petite dimension.

Les Allemands ne pouvaient pas espérer mieux !

Le 306th BG se retrouve seul au-dessus de Bernburg, et sept de ses vingt B-17 sont abattus, tous les autres étant endommagés à des degrés divers. En contrepartie, leur bombardement est excellent, car l'usine qui produit des Ju 88 est endommagée à 80 %.

Plus à l'ouest, un peloton du 384th BG, orphelin du gros de sa formation, se joint au 303rd BG pour lancer ses charges sur l'usine Junkers d'Aschersleben. La précision de ces 34 B-17 est si bonne qu'ils réduisent la capacité de production du site de moitié pendant deux mois.

Les autres formations, gênées par les nuages au-dessus de leurs objectifs principaux, s'en prennent aux cibles secondaires. En tout, seulement 99 B-17 bombardent un objectif principal, 34 larguant leurs bombes dans la nature.

▲ Le *Major* Heinz Bär (à gauche), *Staka* 6./JG 1, pose pour la presse devant Miss Ouachita, présenté par la propagande comme sa 200e victime – en fait, il n'atteindra ce score que six jours plus tard. (Bundesarchiv – Bild 101I-666-6875-05 – PK Aufnahme)

Le coût de cette mission est très élevé, puisque 38 B-17 et 6 B-24 ne rentreront pas (15,2 %). Outre le 306th BG, deux autres groupes subissent des coupes claires dans leurs effectifs : le 381st BG, qui laisse six appareils dans l'aventure, et les 91st et 379th BG, qui en perdent cinq chacun.

Du côté allemand, quelques pilotes profitent de l'aubaine pour améliorer leur palmarès (*Oberst* Walter Oesau, *Kommodore* de la JG 1, 111e victoire, *Major* Heinz Bär, 6./JG 1, 185e et 186e victoires, etc.), mais le grand bénéficiaire du jour est l'*Oberfeldwebel* Adolf Glunz, de la 5./JG 26, qui revendique deux B-17, un P-47 et un *Herausschuß*.

▲ Ce B-17, dont un réservoir d'aile a été incendié, perd de l'altitude au-dessus d'Oschersleben.
Un Focke-Wulf Fw 190 (cerclé en rouge) se prépare à lui donner le coup de grâce.

Des pertes considérables, des résultats médiocres ; vue sous cet angle, la mission du 22 février pourrait passer pour un énorme fiasco. Néanmoins, le bilan de la journée reste positif pour les Américains, car, selon les archives allemandes, leurs chasseurs ont détruit 48 monomoteurs et 16 bimoteurs de la Luftwaffe sur les 332 qui leur ont été opposés (19,2 %). Leurs pertes ne sont que de trois P-51 et sept P-47. La guerre d'usure du général Doolittle semble particulièrement bien engagée.
Elle va pourtant marquer un temps d'arrêt.

23 FÉVRIER 1944
LE REPOS DES GUERRIERS

Dans la soirée du 22, les prévisions météo pour le lendemain parviennent à Anderson et Doolittle. Comme elles sont franchement mauvaises, ils décident de ne commander aucune mission pour le 23. Par ailleurs, les avions ont besoin d'être réparés ou simplement révisés, et les équipages sont au bord de l'épuisement physique et nerveux.
Comme pour leur redonner le moral, le Haut commandement les informe que, désormais, un tour d'opérations comptera 30 missions au lieu de 25 ! La raison en est simple : il souhaite conserver plus longtemps ses équipages chevronnés, alors que la plupart des nouveaux arrivants ne survivent pas à leurs cinq premières missions. Inutile de préciser que cette décision fait grincer les dents de plus d'un.
Les médecins se mêlent aux aviateurs pour les interroger discrètement afin de déceler les traces d'une fatigue nerveuse trop importante, cherchant à débusquer ceux que l'on surnomme « flak happy » et qui, sous certains facteurs de stress, peuvent avoir un comportement dangereux. Un pilote et un navigateur, trahis par leurs nerfs, ont déjà été renvoyés aux USA, où ils ont été traduits en cour martiale pour lâcheté. Un mitrailleur de tourelle inférieure a été surpris en train de tirer sur un B-17 voisin qu'il avait pris pour un avion allemand.
Cependant, Anderson ne souhaite pas relâcher la pression. Si ses propres aviateurs sont épuisés, les pilotes de chasse allemands ne doivent pas valoir mieux.

24 FÉVRIER 1944
SCHWEINFURT, LE RETOUR 3

La perspective du retour de l'anticyclone autorise Anderson à imaginer un grand coup pour le 24 février : en finir une fois pour toutes avec Schweinfurt. La *Eighth* a une grande revanche à prendre avec cet objectif qui lui a coûté près de cent avions et mille aviateurs en deux missions. Il désigne donc cette cible à cinq *Combat Bombardement Wings* (CBW) de la 1st AD, tandis que cinq autres de la 3rd AD seront engagés dans le nord, à Tutow, Kreising et Poznan, où sont produits des Fw 190. Ce sont en tout 867 bombardiers, auxquels se joindront 114 autres de la *Fifteenth*, qui viseront Steyr (Autriche).
Une fois encore, Doolittle joue la carte du risque calculé, puisque les objectifs de la 3rd AD sont beaucoup trop éloignés pour que les bombardiers puissent jouir d'une escorte de bout en bout. Mais il sait que la Luftwaffe se concentrera essentiellement sur Schweinfurt et que les B-17 de LeMay parviendront peut-être à se faire oublier, surtout si les horaires sont minutés de manière à les faire apparaître sur les écrans des radars allemands après ceux des deux autres divisions.

◀ Un B-17 survole Schweinfurt sous la neige le 24 février 1944. On distingue nettement le Main et, tout en bas, l'île sur laquelle était implantée l'usine VKF. Les bâtiments de la Kugelfischer étaient situés sur la rive Nord (à gauche).

▼ Le 452nd BG à Ratisbonne le 25 février 1944.

La chance, sous la forme de nuages opportuns, sourit à la 3rd AD, puisque les chasseurs allemands sont gênés par le plafond bas. Les pertes se limitent à 5 B-17, mais les bombardiers ont dû se rabattre sur l'objectif secondaire, Rostock, et utiliser le radar H_2X.

Le raid sur Schweinfurt, peu coûteux (11 B-17), est également moins fructueux. La raison en est que, après le bombardement du 14 octobre 1943, les Vereiniger Kugellager Fabriken ont délocalisé sur d'autres sites plus du quart de leur activité.

Comme anticipé, la Luftwaffe lance tout ce qu'elle a sous la main. Certains équipages rapporteront avoir été attaqués par des Ju 88 portant une mine aérienne suspendue à un câble, d'autres décriront une nouvelle arme ressemblant à un Mistel. Elle revendique 72 victoires contre les bombardiers (HSS non inclus) et 12 contre les chasseurs américains, mais perd 45 avions et, surtout, 33 pilotes tués et 15 blessés.

Le bilan de la journée est vite fait : 5,4 % de pertes du côté américain, 15,7 % du côté allemand. La guerre d'usure porte ses fruits et elle ne fait que commencer.

La RAF enfonce le clou à Schweinfurt avec un raid nocturne.

25 FÉVRIER 1945 RATISBONNE, LE RETOUR 2

Les conditions climatiques promises sur le continent pour le 25 février offrent à Anderson un choix illimité d'objectifs. Il prend donc la décision d'un effort maximal et conjugué des 8th et 15th AF sur le sud de l'Allemagne. Bien que les chiffres diffèrent selon les sources, les comptes rendus des USSTAF mentionnent le nombre de 738 bombardiers de la *Eighth* ayant effectivement pris part à la mission.

La 1st AD traitera les usines Messerschmitt à Augsburg et le site des VKK à Stuttgart et la 3rd AD les ateliers Messerschmitt à Ratisbonne. Les bombardiers seront accompagnés par près de 1 000 chasseurs. Pour simplifier la tâche, les trois divisions suivront la même route après avoir franchi la côte à la hauteur du Tréport à 10h50.

Qu'ils soient « flak happy » ou sur les nerfs, la plupart des équipages de la 3rd AD découvrent leur objectif sans réaction, comme l'explique le *1st Lieutenant* Lowell Watts du 338th BG :

« Les équipages étaient dans un tel état mental qu'un raid très long et très dur n'avait plus aucune signification. En ce qui me concernait, j'étais devenu indifférent. Plus les raids s'annonçaient difficiles, plus ça me plaisait. »

La *Eighth* enregistre un taux de pertes satisfaisant : 31 appareils (25 B-17 et 6 B-24) ne rentrent pas, soit 4,2 %.

Les bombardements ont été effectués visuellement avec une grande précision. Les usines Messerschmitt, tant à Ratisbonne qu'à Augsburg, ont subi de lourds dégâts, le site de Ratisbonne ne retrouvant son rendement que quatre mois plus tard. Toutefois, celui d'Augsburg sera à nouveau pleinement opérationnel fin mars.
La chasse allemande a encore subi un lourd revers. Elle revendique 88 *Viermots* (plus un P-51 et deux P-38), mais perd 48 avions et 19 pilotes tués. La chasse US revendique 27 victoires et perd trois appareils.
Le 26 février, le mauvais temps s'abat à nouveau sur l'Europe occidentale. D'une certaine manière, il arrive à point nommé, car les deux camps ont besoin de panser leurs plaies et de combler les pertes, tant humaines que matérielles.
Anderson a déjà replongé la tête dans ses cartes. Il prévoit quelque chose de plus grandiose encore : la première attaque de jour sur Berlin.

BIG OR NOT BIG ?

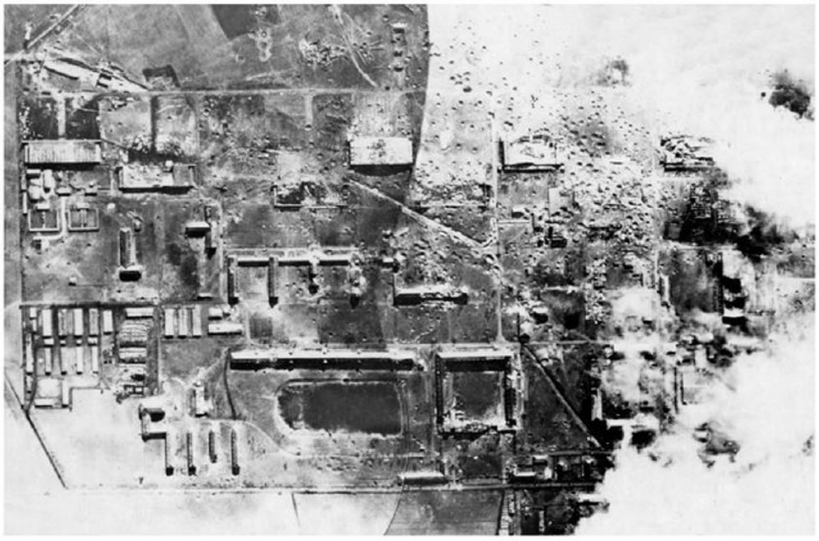
Pendant la « Big Week », plus de 3 300 bombardiers de la *Eighth* (et quelque 500 de la *Fifteenth*) ont lancé environ 10 000 tonnes de bombes, soit autant en une semaine que depuis leur arrivée en Grande-Bretagne. Alors que Spaatz était prêt à accepter la perte de 200 quadrimoteurs par raid, seulement 137 (plus 89 de la 15th AF) ne sont pas rentrés sur l'ensemble des expéditions, soit une moyenne de 4,2 % pour la 8th AF. Au cours de leurs 3 673 sorties, les

▲ & ▼ Côté pile et côté face. L'équipage du *1st Lieutenant* Robert B. Bowman (570th BS/390th BG) est abattu à bord du B-17F-100-BO (42-30434), baptisé BETTY BOOP/PISTOL PACKIN' MAMA, et s'écrase à Saint-Erme, au sud-est de Laon au retour de Ratisbonne le 25 février ; on compte deux tués et un prisonnier. Par une curieuse coïncidence, un membre de l'équipage avait été tué à bord de cet avion, également au-dessus de Ratisbonne, lors de la fameuse mission du 17 août 1943.

chasseurs d'escorte américains ont revendiqué 212 victoires pour la perte de 28 des leurs (0,8 %).
Toutefois, l'objectif primaire des Américains n'a pas été atteint. Même si de nombreux sites ont été fortement endommagés, les USSTAF n'ont pas réussi à anéantir l'industrie aéronautique allemande, ni même ces damnées usines de roulements à billes, qui leur a coûté si cher.
En revanche, il est indéniable que l'USAAF a reconquis – et de quelle manière ! – l'initiative et la supériorité aérienne au-dessus de l'Europe occidentale. Les Allemands feront le même constat.
Non inclus les avions revenus trop endommagés pour être réparés, la chasse allemande a laissé 250 appareils en combat aérien et déploré la mort de 146 pilotes, sans compter les blessés graves. C'est une véritable déconfiture.
La « Big Week » va cependant avoir un effet induit inattendu. Le 23 février, alors qu'il se trouve à l'hôpital, Albert Speer, devenu ministre de l'Armement après la disparition de Fritz Todt en février 1942, reçoit la visite du *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, responsable de l'industrie aéronautique (*Generalluftzugmeister*) au sein du ministère de l'Air. Il propose à Speer de prendre en charge tout ce qui a trait à la production aéronautique. Malgré les réticences de Göring, qui ne veut pas que son ministère soit dépossédé de toute la partie industrielle, Speer accepte la proposition et s'adjoint les services, comme secrétaire d'État, de Karl-Otto Saur, qui avait succédé à Fritz Todt à la tête de l'organisation éponyme.
Leur premier souci est de disperser les sites, de répartir la production auprès de nombreux sous-traitants, jusqu'aux plus petites entreprises régionales, et d'enterrer les usines pour les rendre moins vulnérables aux raids aériens. Certains industriels ont commencé à délocaliser leur production, mais d'une manière empirique, limite anarchique. Les deux hommes s'attellent à la tâche de structurer cette profonde réorganisation qui, une fois menée à son terme, dynamisera d'une manière incroyable la production aéronautique et, en particulier, celle des chasseurs quand ils bénéficieront de la priorité absolue. On peut mesurer le tour de force au fait que 27 usines majeures vont être réparties sur 729 sites, dont la moitié fonctionneront à plein régime dès le mois d'août 1944 !
Toutefois, le premier effet de ce programme est inverse : c'est celui de complètement désorganiser la production à cause du transfert des ouvriers, des machines-outils et des matières premières d'un site à l'autre. Or, ce que ne savent pas encore les Allemands, c'est qu'elle se déroule au pire moment : trois mois avant le débarquement. Et les centaines de chasseurs qui n'ont pu être produits et livrés avant juin 1944 manqueront cruellement à la Luftwaffe quand il s'agira de s'opposer à l'invasion du continent. ■

▲ Le B-17G-20-DL 42-37959 (Esky) du 550th BS/385th BG survole la Bavière enneigée le 25 février 1944. On note la fumée montant d'Obertraubling (1) et de Ratisbonne (2). Cet appareil et son équipage seront perdus lors de la mission sur Munster du 23 mars 1944.

▼ L'usine Messerschmitt à Obertraubling (Ratisbonne) après le double raid (*Eighth* et *Fifteenth Air Forces*) du 25 février 1944. Même si les dégâts sont moins considérables qu'il n'y paraît aux interprétateurs américains, le pire cauchemar des responsables de la Luftwaffe est en train de prendre forme. La « Big Week » contribuera à la réorganisation de la production aéronautique allemande par la dispersion et l'enterrement des différents sites.



« BIG-B »

« D'innombrables petits incidents – que l'on ne peut jamais prévoir – se conjuguent pour abaisser le niveau moyen des performances, faisant en sorte que l'objectif visé ne pourra pas être atteint. Seule une volonté de fer pourra surmonter cette mauvaise passe ; elle pulvérisera chaque obstacle, mais, en conséquence, elle épuisera aussi la machine de guerre. »

Carl von Clausewitz (1780 – 1831)

MISSIONS SUR BERLIN MARS 1944

S'il est évident qu'un raid en plein jour sur Berlin sert la propagande américaine, d'autres considérations stratégiques entrent en ligne de compte à trois mois de l'opération « Overlord ». Le besoin de bombarder Berlin ne réside pas uniquement dans une recherche de prestige (quoique…), ni dans l'espoir de faire effondrer le moral des Allemands et pas davantage dans la nécessité de détruire quelques usines, même si elles sont placées tout en haut de la liste des objectifs prioritaires, comme les sites de roulements à billes VKF à Erkner, de la Robert Bosch AG à Kleinmachnow ou de la Daimler-Benz Motoren GmbH à Genshagen. Plus simplement, cette offensive constitue le prolongement logique à « Argument » et à la « Big Week », dont le but consiste avant tout à faire sortir la chasse allemande en masse de manière à lui briser les reins. Eisenhower, *Supreme Allied Commander of the Allied Expeditionary Force*, a posé comme préalable à la réussite du débarquement en Normandie que les Alliés jouissent de la supériorité aérienne. Cette conquête de la maîtrise du ciel doit donc être recherchée au-dessus du *Reich*. Quelle autre cible que Berlin la Luftwaffe pourrait-elle avoir à cœur de défendre avec toute son âme et ses tripes, sinon sa capitale ?
Mais cette fois, la *Eighth* part avec un avantage de taille : trois *Fighter Groups* sont capables d'effectuer la totalité du trajet aller et retour. Fini le temps où la Luftwaffe avait les coudées franches à partir d'Aix-la-Chapelle et pouvait massacrer à loisir les bombardiers livrés à eux-mêmes. Désormais, elle va devoir compter avec des avions de chasse américains aussi performants que les siens, sinon plus, aux mains de pilotes, peut-être moins chevronnés que ses grands *Experten*, mais beaucoup plus que les néophytes que les lourdes pertes enregistrées depuis quelques mois ont précipités en première ligne.

4 MARS 1944
LE CAVALIER SEUL DE « GRIF » MUMFORD

Le 3 mars 1944, en fin de soirée, les télétypes se mettent à crépiter dans toutes les salles d'opérations des bases de la *Eighth Air Force* :
« UN EFFORT MAXIMAL SERA ENTREPRIS CONTRE DES OBJECTIFS DANS LE SECTEUR DE BERLIN LE 4 MARS 1944 – LES PRÉVISIONS SONT D'UNE COUVERTURE NUAGEUSE DE 6 À 8/10E DE 12 000 À 18 000 PIEDS AU-DESSUS DE L'OBJECTIF – AU-DESSUS DE LA MER DU NORD, AU NORD DU 53E DEGRÉ DE LATITUDE, DES NUAGES SONT ATTENDUS AUX ALTITUDES OPÉRATIONNELLES, CE QUI RESTREINDRA LES ROUTES D'ACCÈS ENTRE L'ANGLETERRE ET LE CONTINENT AU NORD DE CE PARALLÈLE. »
L'information circule rapidement. Les navigants ont compris : ce soir, pas d'alcool au mess, pas de sortie dans les pubs et au dodo de bonne heure ! La nuit est courte pour certains, agitée pour d'autres.

◀ **Page de gauche :** THE REINCARNATION, le B-17G-20-BO du 730th BS/492nd BG, photographié au cours de la mission sur Berlin du 22 mars 1944. L'appareil sera renvoyé aux États-Unis en juin 1945.

◀ L'équipage du 42-31103 PEGASUS photographié le 27 février 1944. Debout, deuxième en partant de la gauche, le *1st Lieutenant* Belford J. Kiersted d'Uniontown, Pennsylvanie, et, accroupi, deuxième en partant de la droite, le *Technical Sergeant* Lawrence S. Goldstein de Brooklyn, New York.

Plusieurs fois, une mission sur Berlin a été commandée, puis annulée, parfois en cours de route. Les équipages attendent cette grande première avec autant d'enthousiasme que de crainte. Bombarder la capitale du *Reich* est plus qu'une mission de guerre, c'est un symbole, mais c'est également la certitude que la Luftwaffe va envoyer tout ce qu'elle a sous la main à la rencontre des B-17.
Anderson a décidé de mobiliser 748 B-17 et B-24 de toutes les *Air Divisions*, escortés par dix groupes de P-47, un de P-38 et deux de P-51. Toutefois, au moment du départ, les conditions météo sont plus que médiocres, comme s'en souvient le *2nd Lieutenant* Vincent L. Fox, navigateur au 335th BS/95th BG [1] :
« À l'heure du décollage, 07h30, des bourrasques de neige intermittentes limitaient la vision à tout juste 300 m dans la lueur fantasmagorique de l'aube naissante, tandis que nous montions en spirale jusqu'à l'altitude d'assemblage du groupe. Pendant cette montée éprouvante nerveusement, la campagne anglaise n'était visible que de courts instants à travers les différentes couches de nuages. »
Si le 95th BG s'assemble sans trop de difficultés, il n'en va pas de même pour la plupart des autres groupes, qui rencontrent des nuages jusqu'à 8 500 m. Vers 09h30, l'état-major de la *Eighth* décide d'annuler la mission et de rappeler les appareils [2].
Le 55th *Fighter Group* ne capte pas le signal et poursuit sa route. Ses P-38 seront les premiers avions de chasse alliés à survoler Berlin en plein jour ! Mais ils ne sont pas les seuls à mener la mission à bien. Le radio du *1st Lieutenant* Glenn B. Infield (334th BS/95th BG) a capté le message du Haut commandement et l'a retransmis à son pilote :
« Toutes les formations qui nous entouraient ont entamé un 180 en direction de l'ouest. En quelques minutes, elles avaient disparu, mais la nôtre poursuivait sa route vers Berlin. Nos vingt-neuf Forts, de tout petits points noirs dans le ciel du continent, continuaient à s'enfoncer en Allemagne. »
Le *Colonel* Griffin H. Mumford a été désigné pour mener la 3rd *Division* ; son 412th BS (95th BG) se trouve alors très en avance sur tout le reste de la formation.

◀ Le B-17G-10-VE 42-40006, LIBERTY LADY du 368th BS/306th BG, deux moteurs détruits et en proie à un incendie, doit aller chercher refuge en Suède le 6 mars 1944. Le *1st Lieutenant* Charles W. Smith le pose sur le ventre à Hemse, sur l'île de Gotland. (Swedish Aviation Historical Society)

▲ Le B-17F-70-VL 42-3491, un *Pathfinder* du 812th BS/482nd BG (à noter le radome à la place de la tourelle de menton), le moteur n° 3 en feu, tombe vers sa perte au-dessus de Berlin le 6 mars 1944. Sur les douze hommes de l'équipage du *Major* Fred A. Rabo, quatre sont tués. On distingue les méandres particuliers de la Spree dans le quartier de Charlottenburg.

Usant du droit discrétionnaire d'un commandant d'unité d'obéir ou non à un ordre de rappel, il choisit de l'ignorer. Dans les avions qui le suivent, les questions commencent à fuser et l'inquiétude à croître. N'y tenant plus, un pilote plus nerveux que les autres brise le sacro-saint silence radio : « Mon colonel, les autres formations ont fait demi-tour. » Après une courte pause, Mumford répond d'une voix calme et autoritaire : « Nous exécuterons la mission. »

Glenn Infield :

« J'étais abasourdi. Vingt-neuf B-17 contre toute la Luftwaffe ? Moins d'un *Combat Wing* complet de bombardiers américains opposé à une toute-puissante armada aérienne nazie bien décidée à empêcher les bombardiers lourds de s'approcher de leur capitale. C'était un suicide ! Le colonel était-il devenu fou ? »

La réponse est évidemment non, et la décision de Mumford constitue en fait la réponse la plus logique par rapport à la situation dans laquelle il se trouve. La formation qu'il commande a déjà pénétré très en profondeur au-dessus du territoire ennemi au moment où l'ordre a été reçu, trop tard pour revenir sur ses pas – qui plus est par la même route – sans passer inaperçue, car il est évident que la chasse allemande est sur le pied de guerre. Par ailleurs, les mauvaises conditions atmosphériques constituent un atout que Mumford compte bien mettre à profit pour aller jusqu'à Berlin, larguer ses bombes grâce au radar H_2X et faire revenir son petit monde selon la route de retour prévue dans le plan initial, en espérant ainsi limiter les pertes.

Et c'est exactement ce qui va se passer. Pendant que d'autres groupes bombardent des objectifs d'opportunité sur leur chemin de retour, les 49 B-17 [3] des 95th et 100th BG larguent leurs charges sur l'usine Robert Bosch. Sur les quelque 250 chasseurs allemands qui ont décollé, à peine la moitié réussit à entrer au contact ; la *Eighth* ne perd ce jour-là que 11 B-17.

« On l'a fait ! Je me demande ce que ce vieux "cul-de-fer" de LeMay va penser du boulot qu'ont accompli ses boys aujourd'hui », écrira « Grif » Mumford. La réponse ne tardera pas : lui recevra la *Silver Star* et le 95th BG une troisième *Distinguished Unit Citation*, devenant le premier *Bombardment Group* de la *Eighth* à être ainsi honoré – seul le 388th BG fera mieux, avec quatre DUC.

Cependant, s'il y a un équipage à ne pas avoir été ravi de l'annulation de la mission, c'est bien celui du *1st Lieutenant* Belford J. Kiersted, à bord du B-17G-1-BO (42-31103) PEGASUS, appartenant au 563rd BS/388th BG ; ayant déjà accompli 24 missions, il espérait obtenir son sésame pour rentrer aux USA après ce détour sur Berlin. Il lui faut donc à tout prix larguer ses bombes sur un objectif quelconque, peu importe les risques encourus, comme le rapporte le radio, le *Technical Sergeant* Lawrence S. Goldstein [4] :

« L'équipage a voté pour que l'on quitte la formation, que l'on choisisse une cible en Allemagne, que l'on largue nos bombes dessus et que l'on regagne notre formation – et le tour serait joué. On a quitté la formation et largué nos bombes sur une gare de triage, mais au moment de reprendre notre place dans la formation, nous avons été attaqués par un FW 190 qui nous a touchés à plusieurs reprises avec des obus de

[3] En tout, 79 appareils, selon certaines sources.

[4] *The Greatest War – Vol. II : D-Day and the Assault on Europe* – G. Astor – Warner Books, New York, 1999.

20 mm. On lui a échappé en piquant dans les nuages. Mon pilote m'a dit de demander un relèvement radio d'urgence à un réseau de secours britannique. Malgré le brouillage allemand, j'ai pu trouver un repère et le transmettre au navigateur. Il a tracé une route, et, quand on a émergé des nuages, on était au-dessus de la Manche. On n'avait plus de freins et on est sorti de la piste, finissant notre course dans un champ labouré. Quand on a vu les dégâts que le chasseur avait causés, on a compris qu'on avait eu de la chance d'échapper au pire, surtout quand j'ai repéré le trou dans le compartiment radio, juste au-dessus de ma tête. Cela faisait 25, et on a embrassé le gazon quand on s'est rendu compte que notre tour d'opérations était arrivé à expiration. »

Pour la petite histoire, leur appareil, confié à un nouvel équipage, sera victime d'une collision mortelle au-dessus de Vechta le 23 mars 1944 ; c'était sa seconde mission.

6 MARS 1944
LA MISSION DE TOUS LES RECORDS

Après une journée du 5 mars peu propice à une sortie, les météorologistes promettent des conditions favorables au-dessus de Berlin le lendemain. C'est alors le branle-bas de combat au sein de l'état-major de la *Eighth*. Cette fois, Doolittle entend frapper un grand coup et aligne 504 B-17 et 226 B-24 de toutes les *Divisions*, escortés par 86 P-38, ainsi que 615 P-47 et 100 P-51 appartenant aux 8th et 9th AF – mission n° 250. C'est une armada considérable qui s'élance aux premières lueurs de l'aube du 6 mars 1944. Entre les retours prématurés et les égarés bombardant des objectifs d'opportunité, on comptera 622 *Heavies* qui auront atteint leur cible : Erkner pour la 1st AD, Klein Machnow pour la 3rd AD et Genshagen pour les B-24 de la 2nd AD, les trois divisions se réunissant à la verticale d'Ijmuiden (Pays-Bas) avant de prendre la route la plus directe vers Berlin dans cet ordre.

Pas moins de 1 200 avions frappés de l'étoile blanche vont se balader dans le ciel du *Reich*. En face, la Luftwaffe va leur opposer quelque 800 chasseurs. Spaatz et Doolittle voulaient un affrontement décisif au-dessus de Berlin : ils vont l'avoir, mais sans doute pas de la manière dont ils l'avaient imaginé.

C'est au moment où la 1st AD franchit la frontière avec l'Allemagne que l'enfer se déchaîne, comme le rapporte le *2nd Lieutenant* Robert J. Shoens, pilote du 42-31767 Our Gal Sal du 351st BS/100th BG [5] :

« C'était un jour magnifique, on pouvait presque apercevoir Berlin depuis l'Angleterre. Quelque part au-dessus de l'est de la France [6], nous nous sommes brutalement rendu compte que nous n'avions pas vu notre escorte de chasse depuis plusieurs minutes. On apprendra par la suite que celle-ci avait été engagée par la chasse ennemie de manière à l'occuper et nous laisser seuls. La raison était facile à deviner. Devant nous, à environ une quinzaine de kilomètres, est apparu un essaim de guêpes – des chasseurs allemands. On a vaguement estimé leur nombre à deux cents. Ils ont foncé droit sur nous et, quelques secondes plus tard, ils traversaient notre formation. Lors de cette passe, ils ont dégommé la totalité (dix avions) du 350th, qui volait en position haute. [...]

« Un équipage, qui logeait dans le même baraquement que nous, volait juste à notre droite. Tout à coup, après une nouvelle passe de chasseurs, toute son aile a pris feu. L'instant d'après, il n'était plus là. Les chasseurs ont effectué deux nouvelles passes, et Our Gal Sal est resté tout seul. Le dernier appareil du groupe que j'ai vu était celui du *Captain* Swartout du 351st, en tête de la formation. Le pilote se battait pour maintenir en vol son B-17, dont la dérive avait été amputée de près de deux mètres ; nous serons les deux seuls de notre *Squadron* – sur vingt – à rentrer. »

Le « Bloody Hundredth » aura une fois de plus justifié sa mauvaise réputation : 13 appareils sont descendus (mais seulement trois du 351st BS), et un ira se poser en Suède – sur 35 engagés (40 %). Quant au *Captain* Jack R. Swartout – considéré comme le meilleur pilote du 100th BG et, à ce titre, *Lead Bomber* de la plupart des missions délicates –, il réussira à ramener à Thorpe Abbots son B-17G-10-BO 42-31306 (Nelson King) victime d'une collision avec un Fw 190 – un exploit qui lui vaudra la *Silver Star*.

À propos de collision : un Me 410 (probablement du II./ZG 76), qui n'a pu redresser à temps ou dont le pilote a été tué par les mitrailleurs américains, percute de plein fouet le 42-31595 du *2nd Lieutenant* Eugene H. Whalen (750th BS/457th BG) ; celui-ci tombe comme une pierre sur le 42-31627 du *2nd Lieutenant* Roy E. Greaves (748th BS/457th BG), qui volait juste en dessous. Les trois carcasses s'écrasent au sol près de Treuenbrietzen, au sud-ouest de Berlin ; il n'y aura qu'un seul survivant, grièvement blessé.

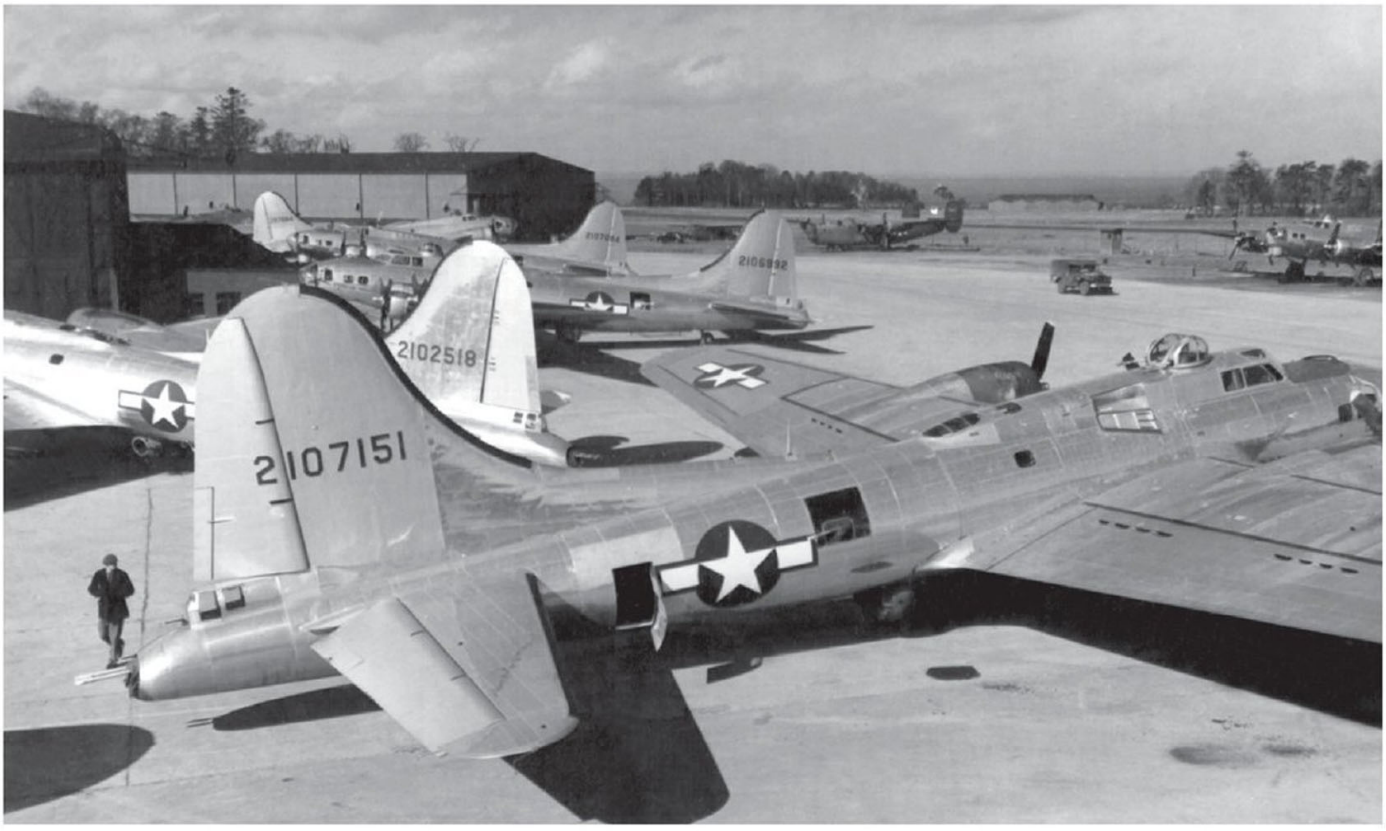
Le reste de la formation poursuit sa route, mais la Luftwaffe n'est pas décidée à lâcher le morceau, comme le constate le *2nd Lieutenant* Ed Charles, navigateur à bord du 42-31681 du 412nd BS/95th BG :

« Les attaques [des chasseurs] ont continué de manière intermittente jusqu'à Berlin, au-delà de l'IP et même pendant le *bomb run*. La *Flak* au-dessus de Berlin était très dense ; au moins deux B-17 de notre formation ont encaissé des coups directs et sont tombés en flammes. Après avoir largué nos bombes, nous avons fait demi-tour.

[5] M. W. Bowman, *op. cit.*

[6] Il survolait en fait la Hollande !

▼ Flakstop justifie son nom de baptême... au milieu des éclats d'obus de l'artillerie antiaérienne allemande !



▲ Sur une base-dépôt quelque part en Angleterre, des B-17G flambant neufs attendent leur affectation. Le 42-107151 au premier plan arrivera à Deenethorpe le 15 avril et sera versé au 614th BS/401st BG ; derrière lui, le 42-102518 sera assigné le même jour au 545th BS/384th BG à Grafton Underwood, unité avec laquelle il réalisera plus de cent missions de guerre.

La chasse et la *Flak* nous ont encore touchés au nord de Magdebourg.

« Le circuit électrique de 12 V de nos combinaisons chauffantes a été mis hors d'état, et la seule manière de ne pas geler en vol était de se brancher sur le circuit de 24 V, mais pendant de très courts instants. Trop occupé à manier la tourelle de nez pour répondre aux attaques des chasseurs, j'ai oublié de le débrancher, et il s'est produit un court-circuit qui m'a secoué des chaussettes au tee-shirt. J'ai subi de graves brûlures aux chevilles et au dos. »

Un peu plus loin, FLAKSTOP, le B-17G-15-BO 42-31373, piloté par le *2nd Lieutenant* Charles F. Wagner du 731st BS/452nd BG, se trouve en grande difficulté, ainsi que le narre le *2nd Lieutenant* Allan R. Willis (copilote) :

« J'ai vu l'un des bouchons de réservoir être éjecté. J'ai pensé que c'était à cause des intenses vibrations dues au fait que nos moteurs n° 3 et 4 moulinaient sans que nous n'ayons pu mettre les hélices en drapeau. L'écoulement de l'air sur l'extrados de l'aile droite a dû provoquer un phénomène de siphonnage, mettant en contact les vapeurs d'essence et l'huile surchauffée qui sortait des moteurs. En un instant, l'aile droite s'est transformée en un éclair orange. À ce moment précis, FLAKSTOP a cessé d'être une puissante Forteresse volante pour devenir un cercueil volant. Pas besoin d'être ingénieur diplômé en aéronautique pour comprendre que l'on serait plus en sécurité dehors qu'à l'intérieur. Quand j'ai appuyé sur le bouton d'évacuation de l'avion (Dieu merci ! il fonctionnait encore), j'ai jeté un œil à l'altimètre : il indiquait 420 m au-dessus de la Hollande. »

FLAKSTOP termine sa carrière à Staphorst (Pays-Bas). Deux hommes ne pourront pas évacuer à temps, deux sauteront trop bas, et un cinquième sera tué par des Fw 190 au cours de sa descente ; un autre sera fait prisonnier, et les quatre derniers, cachés par des résistants hollandais, seront libérés par les troupes britanniques en septembre.

Même si, en raison du nombre d'avions qui ont bombardé (672), le taux de pertes reste à un niveau, certes élevé, mais tout à fait supportable (9,7 %), la mission n° 250 marque néanmoins un record absolu : 65 appareils sont portés disparus [7], parmi lesquels 18 B-17 de la 1st et 33 de la 3rd AD ! Sans compter dix autres qui devront être ferraillés après leur retour.

Les conséquences de ce raid sur la Luftwaffe sont catastrophiques. Même si sa nouvelle tactique, consistant à former deux groupes de combat (six *Gruppen* de monomoteurs pour l'un et quatre *Gruppen* de monomoteurs et quatre de bimoteurs pour l'autre), lui permet de revendiquer le nombre record (un autre !) de 110 victoires, elle laisse 75 avions (16 %) et 37 pilotes dans l'affaire. La disparition de 35 % des *Zerstörer* et de 50 % des chasseurs de nuit engagés ce jour-là montre que leurs jours au sein de la *Reichsverteidigung* sont désormais comptés.

Toutefois, ce qui affecte profondément les hautes sphères du régime nazi, c'est que des avions américains puissent se balader plus ou moins impunément dans le ciel de Berlin en plein jour. Or, Spaatz et Doolittle sont bien décidés à enfoncer le clou, et pas plus tard que le surlendemain.

UN PETIT COUP DE MOU

Début mars, la *Eighth Air Force* dispose de 21 *Bombardment Groups* équipés en B-17, dont 18 sont pleinement opérationnels. La 8th AF aligne alors 1 499 bombardiers lourds (B-17 et B-24) et 1 063 équipages [8], ce qui permet de relativiser dans une large mesure les pertes du 6 mars.

Toutefois, la *Eighth* doit faire face à une grave hémorragie depuis le début de la « Big Week ». Entre le 20 février et le 6 mars 1944, pas moins de 213 bombardiers ne sont pas rentrés – ce qui représente plus de 2 000 navigants portés disparus, soit environ 20 % de ses effectifs humains. Que début mars elle enregistre un fléchissement du moral de ses aviateurs n'a rien d'anormal. N'importe quelle autre organisation se serait écroulée à moins.

La très forte pression exercée par l'état-major a grippé le système de rotation des équipages. L'arrivée de jeunes recrues ne permet pas de combler les pertes et, partant, de relâcher la contrainte sur les « anciens ». Le manque d'expérience des nouveaux arrivants incite le Haut commandement à exiger davantage des plus aguerris.

[7] Trois B-17 sont allés se poser en Suède.

[8] Dans les faits, elle ne dispose que d'une combinaison de 960 avions et équipages en état de combattre.

Ainsi, il n'hésite pas à transgresser ses propres règles en ne respectant pas le délai de repos entre deux missions et en prolongeant de manière autoritaire leur nombre alors requis (25) pour un tour d'opérations. I. L. Hawkins (*op.cit.*) cite un équipage du 334th BS/95th BG qui a accompli onze missions en février 1944, dont sept en dix jours, incluant les deux difficiles sorties sur Ratisbonne et Brunswick et le long voyage aller et retour jusqu'à Pozen. Et ce n'est bien évidemment pas un cas isolé.

À cette époque, les statistiques montrent que, faute de remplacement, seul un équipage sur cinq possède une chance de terminer son tour. L'espérance de vie moyenne ne dépasse pas onze missions. Des chiffres qui ont tôt fait de circuler sur les bases et qui n'aident en rien à redresser le moral.

Si les navigants sont soumis à une forte pression, le personnel technique ne l'est pas moins, comme en rend compte un chef mécanicien du 334th BS :

« Notre hutte Nissen à Horsham logeait quatorze *Master*, un *Technical* et un *Staff Sergeants*. Nous la quittions très tôt le matin pour assurer nos tâches respectives et nous la retrouvions en général très tard le soir. En conséquence, nous n'avions pas vraiment le temps de ranger nos affaires et de frotter le plancher. Lors de notre première inspection, l'officier n'est pas allé plus loin que le pas de la porte. Il a jeté un long regard circulaire et nous a dit : *"Ce n'est absolument pas la peine de commencer à nettoyer cet endroit. Simplement, je vous suggérerais respectueusement de le rendre plus présentable."* Nous n'avons plus jamais eu d'inspection. »

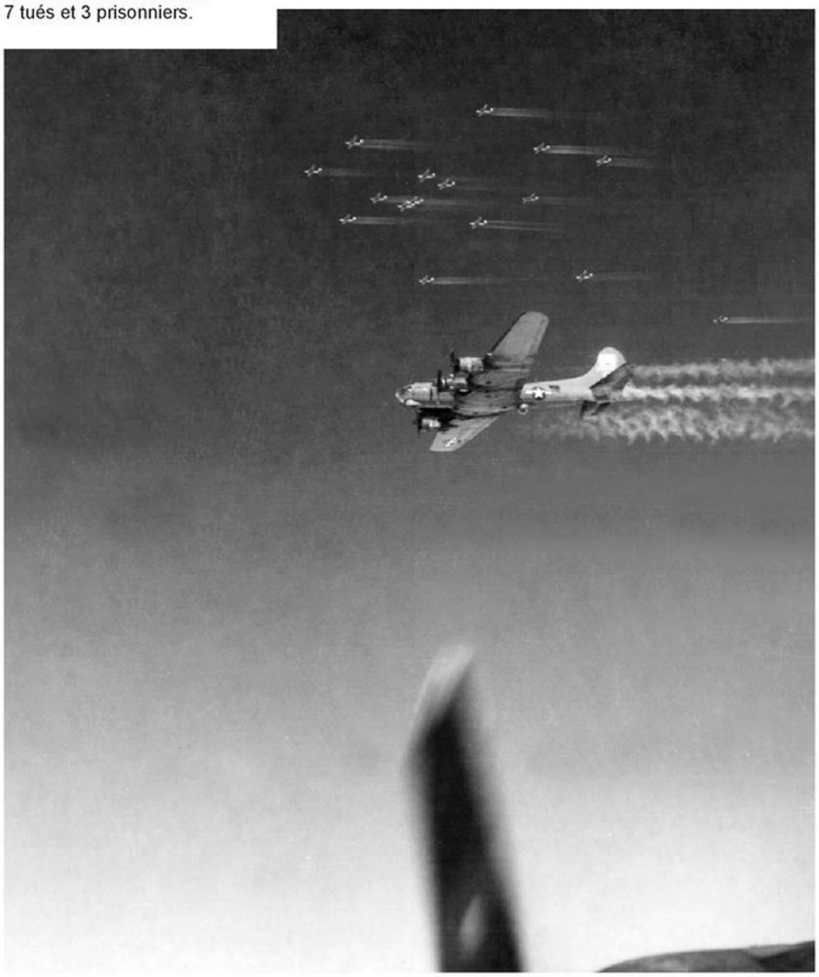
La *Eighth* surmontera cette épreuve en attendant une autre qui aura lieu quelques mois plus tard. On en reparlera.

8 ET 9 MARS 1944
FORTE PRESSION SUR BERLIN

Le 8 mars, à partir de 09h00, ce sont en tout 623 quadrimoteurs (dont 414 B-17) frappés de l'étoile blanche qui décollent à destination d'Erkner. La Luftwaffe ne réalise que 366 sorties (contre 463 deux jours plus tôt), mais effectue deux grosses interceptions, l'une à l'aller, l'autre au retour, revendiquant 84 victoires pour la perte de 48 appareils et 22 pilotes. Si les *Zerstörer* avaient beaucoup souffert le 6 mars, sans franche contrepartie, en revanche, le III./ZG 26 (la seule unité de bimoteurs engagée) se distingue en revendiquant 11 B-17 et 2 P-51 sans la moindre perte.

La *Eighth* laisse sur le carreau 28 B-17 portés disparus (soit 7,2 % par rapport aux 389 qui ont bombardé), un autre rayé des contrôles au retour ; l'escorte perd 18 avions au combat et 16 autres trop endommagés pour être réparés ! Selon les photos prises après le raid, le bombardement a été précis et les dégâts importants. Le 45th *Combat Wing* du *Brigadier General* Archie Old Jr. a particulièrement souffert, puisque amputé de 16 appareils, ce qui lui vaudra une mention spéciale de Curtiss LeMay dans le *Daily Bulletin* du lendemain.

▼ & ▼▼ Le B-17G-10-VE 42-39973 du 730th BS/452nd BG en route pour Berlin le 22 mars 1944. Baptisé INSIDE CURVE, cet avion avait reçu, à titre expérimental, un nez en plexiglas plus court et plus biseauté de manière à limiter les dégâts à la pointe avant quand la tourelle de nez tirait à son angle de site maximal. L'appareil sera détruit par une mystérieuse explosion interne en route pour sa 100e mission le 12 octobre 1944, faisant 7 tués et 3 prisonniers.

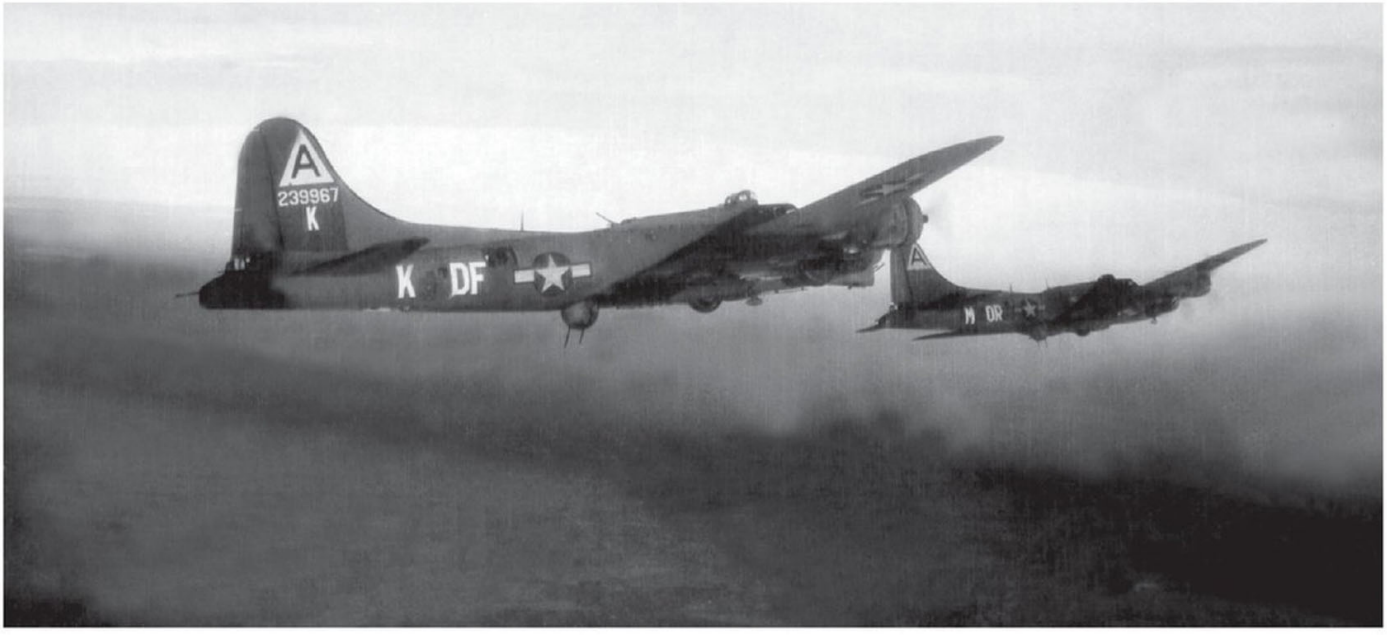


▲ Le B-17F-120-BO 42-30829, alias THE PRINCESS PAT, appartenant au 563rd BS/388th BG, explose au-dessus de Nienburg dès les premières attaques des chasseurs allemands le 8 mars 1944. On compte deux tués et dix prisonniers, mais l'équipage qui figure sur la photo n'est pas celui qui sera porté disparu à bord de cet appareil.

◥ L'équipage du 560th BS/388th BG qui pose devant le B-17G-5-BO 42-31214 (RETURN ENGAGEMENT) n'est pas non plus celui qui sera à son bord quand l'appareil s'écrasera près de Borstel le 8 mars 1944, au retour du raid sur Brême. Toutefois, le copilote (au centre), le *2nd Lieutenant* William W. Lentz, sera tué comme pilote du 42-38138 du même *Squadron*, également au-dessus de Berlin, le même jour.

Ne voulant pas relâcher la pression, Anderson et Doolittle commandent une troisième mission sur Berlin le 9 mars. Toutefois, après les efforts consentis depuis trois jours, seuls 361 B-17 sont alignés (et 165 B-24). Les bombardiers suivent exactement le même plan de vol que lors des deux précédentes missions. Les conditions météo sont exécrables, la visibilité étant nulle au-dessus de l'objectif.
Les états-majors allemands concernés par la défense du *Reich* décident d'un commun accord de ne pas répondre à la provocation des Américains. Trouvant de bonnes raisons d'avoir de mauvaises excuses, ils prétextent que le temps est trop bouché pour faire décoller les chasseurs. Par ailleurs, certaines unités ont réellement besoin de panser leurs plaies, les durs combats précédents ayant laissé des traces sur les avions et quelques chaises vides supplémentaires au mess. La Luftwaffe ne réagira pas. La mission n° 253 se transforme en « milk run », et seulement 6 B-17 sont abattus par la *Flak*.
Après vingt expéditions [9] sur d'autres objectifs, la *Eighth* revient sur Berlin le 22 mars (mission n° 273). Le mauvais temps cloue à nouveau la Luftwaffe au sol, mais le résultat du bombardement au radar est médiocre. Sur les 474 B-17 qui ont survolé la capitale, 7 ont été descendus par la *Flak*.
Le 482nd BG, utilisé dans le rôle de *Pathfinder* pour la totalité de la *Eighth*, est retiré de la première ligne après la mission n° 273 pour devenir une école d'application aux techniques de marquage de cibles faisant appel aux « Mickey Ships » ; il effectuera néanmoins quelques missions de bombardement ponctuelles dans le cadre de la formation des équipages. Le rôle de *Pathfinder* est alors confié au 305th BG pour la 1st AD et au 96th BG pour la 3rd AD.

▼ Le B-17G-10-VE 42-39967 MARY KAY du 324th BS/91st BG est endommagé par la *Flak* au-dessus d'Oberpfaffenhofen, puis achevé par des chasseurs le 18 mars 1944 ; il ira s'écraser au bord du lac de Constance, côté autrichien (Bregenz). On compte quatre tués parmi l'équipage du *1st Lieutenant* Harry L. Theophilus.



BERLIN
UN ÉVÉNEMENT MARQUANT

Selon un témoignage recueilli par Martin W. Bowman, les missions sur « Big B » ont incontestablement marqué les esprits de ceux qui y ont participé – et qui ont eu la chance d'en revenir :

« En tout, nous avons décollé à destination de Berlin sept fois. Par deux fois, notre copilote a fondu les plombs et a voulu nous précipiter dans la mer. L'équipage a dû s'employer pour le sortir de son siège, et nous avons fait demi-tour. Après la seconde fois, il n'a plus fait partie de notre équipage. Il n'était pas un lâche ; c'est juste qu'il ne pouvait pas supporter de revenir sur Berlin. »

Toutefois, elles ont encore plus profondément impressionné les Allemands. Celui qui doit faire étalage de tout son talent, c'est Josef Goebbels, *Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda*, pour expliquer à son peuple comment un ennemi, anéanti par une Luftwaffe dominatrice des airs, a pu à plusieurs reprises envoyer autant de bombardiers lourds, qui plus est escortés par des chasseurs, pour s'en prendre à la capitale du *Reich*.

La vue de ces imposantes armadas défilant en rangs serrés dans le ciel bleu de la capitale a beaucoup ému les Berlinois. Pour les militaires, toutefois, l'apparition de chasseurs monomoteurs au-dessus de Berlin est l'élément le plus perturbant de cette affaire. Lors de son interrogatoire après la guerre, Göring dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible.

Goebbels règle la question avec les grands quotidiens, dont le *Berliner Börsen-Zeitung*, qui écrit dans son édition du 13 mars : « Nul Berlinois ne pense même une seconde à se courber devant cette terreur diabolique. [...] Si les habitants de la capitale ont été surpris de voir que, malgré nos fortes défenses et leurs lourdes pertes, quelques groupes ennemis isolés ont pu atteindre la capitale en vol de formation, il faut qu'ils se souviennent que cela ne doit en aucun cas être interprété comme un signe de puissance. »

Et la marmotte... ■

▲ L'usine de la Vereiningte Kugellagerfabriken AG (VKF) à Erkner sous les bombes le 8 mars 1944. Elle en recevra quelque 900 tonnes, qui causeront la mort de 230 personnes et la destruction d'un millier d'habitations. En 1953, la VKF deviendra la SKF (Svenska Kugellagerfabriken AB).

[9] Toutes ne concernent pas les B-17, et la plupart consistent en des lancers de tracts et des attaques de sites de V-1.

◥ Malgré l'incendie qui dévore son moteur n° 3 et une partie de l'aile droite, le pilote maintient son avion en ligne de vol pour larguer ses bombes. Son identité ne nous est pas connue, mais il semble évident qu'il n'a pas dû aller bien loin. On note les éclats d'obus de *Flak*, sans doute à l'origine de l'agonie de ce Fortress.

CHAPITRE 7

LA GUERRE DU PÉTROLE

« Le sort de la guerre a tenu à une question de moteurs et d'octane. »

Joseph Staline (1879 – 1953)

AVRIL - DÉCEMBRE 1944

Après que Spaatz, Anderson et consorts se sont fait plaisir en bombardant Berlin, il est temps de passer aux choses sérieuses avec, en toile de fond, la perspective du débarquement sur le continent européen dans moins de trois mois.

PÉTROLE CONTRE TRANSPORT

Dès la mi-février 1944, les discussions portent sur le choix des objectifs pendant les trois mois précédant « Overlord ». L'*Air Marshal* Trafford Leigh-Mallory, commandant l'*Allied Expeditionary Air Force* (l'AEAF regroupe les forces aériennes tactiques : 2nd TAF et 9th AF), soutenu par l'*Air Ministry* britannique, est favorable à la destruction du réseau ferré en France, en Belgique et en Allemagne dans le but d'empêcher les Allemands d'expédier des renforts en Normandie. Bien que tout le monde s'accorde à penser que cette mesure est vitale, les avis divergent quant aux moyens à y affecter. En particulier, ni le *Lieutenant General* Carl A. Spaatz (commandant les USSTAF) ni l'*Air Chief Marshal* Arthur Harris (commandant le RAF *Bomber Command*) ne souhaitent associer leurs bombardiers stratégiques à des opérations tactiques prolongées qui les entraîneraient trop loin de leurs propres objectifs. Spaatz, qui est alors sur le point de lancer la « Big Week », informe le *General* Dwight D. Eisenhower, commandant suprême des armées alliées, qu'il ne garantit pas la supériorité aérienne au-dessus des plages de débarquement s'il doit interrompre ses bombardements contre les usines de construction aéronautique allemandes au profit de l'attaque, qu'il juge prématurée, des voies de communication. Incontestablement, cet argument fait réfléchir Eisenhower, qui repousse sa décision d'un mois. S'il est une chose qu'il redoute par-dessus tout, c'est bien que la bataille pour la supériorité aérienne doive se dérouler en Normandie le jour-J.

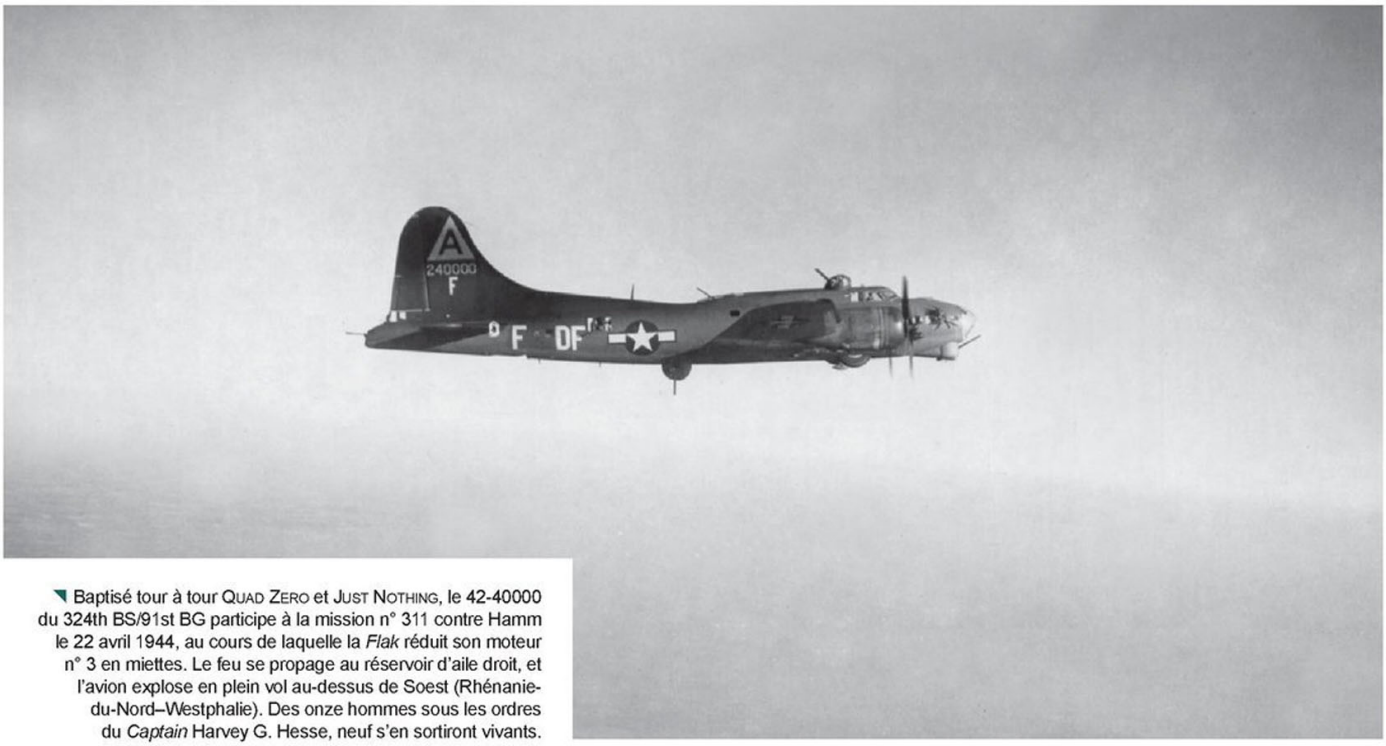
▲ À la verticale de Merseburg le 2 novembre 1944, le B-17G-75-BO 43-37883 (Blue Streak) encaisse un coup direct dans la soute au moment où il largue ses bombes. Les neuf membres de l'équipage du *2nd Lieutenant* David M. Paris du 834th BS/486th BG périssent dans l'explosion qui pulvérise l'appareil.

Le 5 mars 1944, Spaatz fait une contre-proposition à Eisenhower sous la forme d'un *Plan for the Completion of the Combined Bomber Offensive*. En effet, à la mi-avril, la *Combined Bomber Offensive* (CBO) mise en place un an plus tôt atteindra la limite de sa durée légale, et les forces aériennes stratégiques américaines repasseront sous le contrôle d'Eisenhower. Spaatz s'attache d'abord à faire ressortir l'impossibilité de causer des dommages significatifs au réseau ferroviaire allemand dans les délais impartis. Considérant ensuite que le but de l'opération « Argument », à savoir la neutralisation de la Luftwaffe, a été atteint, il se prononce en faveur d'une série de raids stratégiques sur l'industrie pétrochimique à la place.

Si les résultats concrets de l'opération « Argument », mesurés au niveau du sol, restent discutables et très discutés, dans les airs, il est indéniable qu'elle a brisé les reins de la Luftwaffe. L'USAAF tient désormais la supériorité aérienne au-dessus de l'Europe occidentale et elle ne la lâchera plus jamais.

L'industrie pétrochimique allemande avait très tôt figuré sur la liste des objectifs prioritaires de l'Air Force. Dans un trop rare effort commun, Américains et Britanniques avaient commencé par le site de l'IG Farben à Ludwigshafen-Oppau le 23 septembre 1943. Or, comme il le leur sera ultérieurement reproché par un observatoire mis en place pour étudier l'impact du bombardement stratégique sur la conduite de la guerre, les USSTAF ont manqué de constance dans le choix de leurs cibles et de suite dans les idées une fois celles-ci définies (trop long délai entre deux raids sur le même objectif, par exemple). La directive du 13 février 1944, qui avait débouché sur la « Big Week », avait remis l'industrie aéronautique allemande en tête de liste. L'industrie pétrochimique avait alors totalement disparu des préoccupations américaines au profit, notamment, de l'opération « Crossbow » (destruction des sites de lancement de V-1), à la demande des Britanniques, directement visés par les robots, et d'autres objectifs plus ou moins prioritaires, comme les usines de roulements à billes – une véritable obsession chez les stratèges américains – et les moyens de communication. Début mars 1944, le pétrole et le caoutchouc reviennent à l'ordre du jour.

▼ SQUAT 'N DROPPIT, le B-17G-5-VE 42-39906 du 535th BS/381st BG, connaît quelques malheurs. Le 14 janvier 1944, il dérape à l'atterrissage à Ridgewell et vient percuter le 42-39980, dont il découpe la dérive. Puis le 15 avril, au retour d'un vol d'entraînement, il se pose avec les moteurs n° 1 et 2 en feu. Malgré l'arrivée rapide des pompiers, l'incendie gagne le fuselage, réduisant l'appareil en cendres.



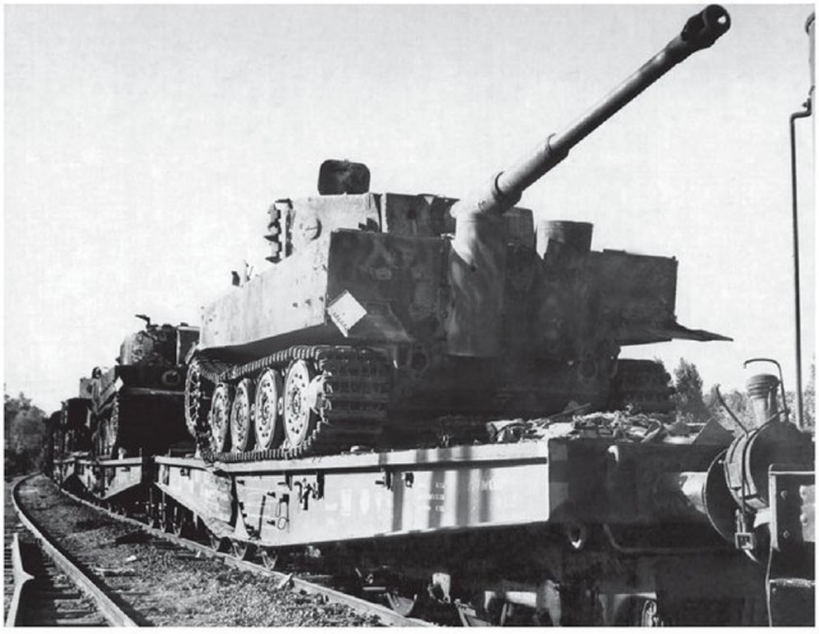
Baptisé tour à tour QUAD ZERO et JUST NOTHING, le 42-40000 du 324th BS/91st BG participe à la mission n° 311 contre Hamm le 22 avril 1944, au cours de laquelle la *Flak* réduit son moteur n° 3 en miettes. Le feu se propage au réservoir d'aile droit, et l'avion explose en plein vol au-dessus de Soest (Rhénanie-du-Nord–Westphalie). Des onze hommes sous les ordres du *Captain* Harvey G. Hesse, neuf s'en sortiront vivants.

Tout en précisant qu'il ne présente qu'une hypothèse basse, Spaatz estime être en mesure de réduire de moitié la production de carburant en moins de six mois. Partant d'Angleterre (*Eighth*), les bombardiers s'en prendront aux usines de carburant synthétique situées dans l'ouest et le centre de l'Allemagne, tandis que ceux venus d'Italie (*Fifteenth*) attaqueront les raffineries de Roumanie et d'autres sites de production dans le sud et l'ouest de l'Europe. Viennent en seconde priorité les usines de caoutchouc synthétique et les manufactures de pneus et, comme objectifs de remplacement, les nœuds ferroviaires. Spaatz demande quinze jours d'efforts soutenus de la part de la 8th AF et dix de la part de la 15th AF avant de mettre ses bombardiers à la disposition du Haut commandement pour leur emploi tactique dans le cadre de « Overlord ».

Cependant, le « plan transport » gagne des partisans au détriment du « plan pétrole », et pas des moindres : Harris d'abord, qui retourne sa veste d'une manière inexplicable, puis le *Major General* Lewis H. Brereton, commandant la 9th AF, l'*Air Chief Marshal* Charles Portal, chef d'état-major de la RAF, et l'*Air Chief Marshal* Arthur W. Tedder, rien de moins que l'adjoint d'Eisenhower. Spaatz se défend en arguant du fait que quatorze usines fournissent 80 % du carburant aux armées allemandes et que la destruction de chacune ne présente pas plus de difficultés que l'écrasement d'une gare de triage. Or, la perte de quatorze usines de carburant synthétique porterait aux Allemands un coup bien plus fatal que celle de quatorze nœuds ferroviaires. On a déjà vu, et on verra encore par la suite, que les Américains surestiment leur puissance de destruction et mésestiment la capacité de résilience de l'industrie allemande.

Au terme d'une conférence tenue le 25 mars, au cours de laquelle chacun peut exposer son point de vue, Eisenhower tranche en faveur du « plan transport ». Il n'en laisse pas moins la porte ouverte à un emploi libre de la 8th AF avant sa mise en œuvre, pour le plus grand plaisir de Spaatz.

Le 14 avril, comme prévu, les USSTAF viennent se ranger sous la bannière du *Supreme Allied Commander*, qui a reçu tout pouvoir sur les aviations alliées dans le cadre de l'opération « Overlord ». Tout au moins en principe, parce que le *Bomber Command* adopte une attitude semi-autonome et que Leigh-Mallory, commandant l'AEAF, cherche à s'affranchir de toute contrainte. Ce dernier, en effet, s'est mis en tête de diriger aussi les opérations stratégiques, provoquant aussitôt la colère de Spaatz et une vive réaction de Harris. Eisenhower règle habilement le conflit en confiant le « plan transport » à Tedder et en plaçant la 8th AF et le *Bomber Command* au même niveau que l'AEAF pour son exécution.



Le « plan transport », destiné à empêcher les Allemands de faire parvenir des renforts et du ravitaillement en Normandie, aura la préférence d'Eisenhower sur le « plan pétrole », déclenché beaucoup trop tard pour avoir quelque impact au moment du débarquement. Au moins, ces Tiger ne rejoindront jamais le « front de l'Invasion », cloués sur place par un raid des B-17 sur Reims.

PÉTROLE, PÉTROLE !

Le pétrole constitue le talon d'Achille de l'Allemagne, et ce, dès son entrée en guerre. En septembre 1939, elle importe 70 % de sa consommation, le reste provenant de l'exploitation de gisements en Allemagne (principalement dans le nord) et en Autriche et surtout de la production de carburant de synthèse.

[1] Cf. *La guerre du pétrole dans le Caucase* in *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011).

Quelques campagnes éclairs et quelques négociations diplomatiques plus tard, l'Allemagne peut compter sur les réserves saisies dans les territoires conquis au printemps de 1940 (notamment en France et en Hollande) et surtout sur les riches champs de pétrole roumains (en particulier dans la région de Ploesti) – sans oublier les livraisons en provenance de Hongrie et d'URSS, ces dernières jusqu'au 22 juin 1941.

En août 1942, la Wehrmacht met la main sur les champs pétrolifères de Maikop (Caucase), mais les destructions effectuées par les Soviétiques ne permettent pas d'en tirer la moindre goutte avant que les Allemands n'en soient chassés en janvier 1943 [1].

Dès les années vingt, pour pallier leur dépendance des importations de pétrole, les Allemands ont lancé un vaste programme de production de carburant synthétique à partir de la houille (et aussi de la betterave). En 1943, douze usines exploitent le procédé d'hydrogénation Bosch-Bergius et huit le procédé Fischer-Tropsch, la plupart appartenant au consortium IG Farben. Au cours de cette année, elles produisent un total de 6,2 millions de tonnes, alors que les raffineries de Hongrie et de Roumanie ne fournissent que 2 millions de tonnes.

Le carburant synthétique allemand affiche un indice d'octane assez faible (87), et les ressources manquent pour produire du carburant à haut indice (100), comme le font les Américains et les Britanniques. Les Allemands compenseront ce déficit en mettant au point leurs systèmes à injection GM-1 (peroxyde d'azote) et MW 50 (mélange méthanol et eau), fournissant une puissance supplémentaire sur une courte durée.

Ce n'est qu'à la fin de l'année 1943 qu'Albert Speer, ministre de l'Armement, se décide à accroître le nombre d'usines de pétrole synthétique. Il fixe un objectif de 8,5 millions de tonnes en 1946. Jusqu'en mai 1944, la situation reste stable, mais Carl A. Spaatz et ses USSTAF vont bousculer ce fragile édifice.

L'avertissement du *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, chef de la production aéronautique, lancé en 1943, aura valeur de prophétie : « Les usines d'hydrogénation sont les points les plus vulnérables. D'elles dépend notre capacité à poursuivre la guerre. Si elles étaient attaquées, non seulement nos avions ne pourraient plus voler, mais nos chars et nos sous-marins devraient s'arrêter. »

▲ La *Eighth* ne relâche pas la pression sur Berlin au mois d'avril 1944. Le 18, elle déclenche la mission n° 306, dont le B-17G-15-DL 42-37852, aka THE PAY OFF, ne reviendra pas, descendu par la chasse allemande. Sur les dix hommes du *2nd Lieutenant* Matthew L. Dillard Jr. du 410th BS/94th BG, un sera tué et les autres capturés. On note comme le code tactique (GL-T) a été pratiquement effacé sur le fuselage.

▼ Le pire cauchemar des dirigeants du III. *Reich* est devenu réalité : le site d'hydrogénation de Leuna à Merseburg, réduit en cendres par les efforts combinés de la *Eighth Air Force* et du RAF *Bomber Command*.

▲ Touché par la *Flak* et achevé par la chasse au cours de la mission n° 380 sur Dessau (usines Junkers) le 30 mai 1944, le B-17G-10-VE 42-39975 du 323rd BS/91st BG disparaît corps et biens. On pense que l'équipage du *1st Lieutenant* Zack C. Collier Jr. a péri en mer.

On peut s'étonner que l'USAAF ne se soit intéressée que très tardivement à ces cibles. Plusieurs raisons expliquent cet état de fait : une faute manifeste des stratèges de l'*Air War Plan Division*, qui se sont entêtés à maintenir les usines de construction aéronautique et les fabriques de roulements à billes (une véritable obsession) en tête de liste (en négligeant les motoristes et les équipementiers), un manque de moyens de la part de la 8th AF, qui ne pouvait pas disperser ses forces sur plusieurs types d'objectifs, et, enfin, le nombre et l'éloignement des sites de production, dont la plupart étaient hors de portée avant l'arrivée de la 15th AF.
Un « dommage collatéral » inattendu (?) va faire reconsidérer la question. On se souvient de la terrible mission du 1er août 1943 sur Ploesti. Si certaines raffineries ont été alors mises hors d'usage, la plupart ont bien supporté le choc. Le 5 avril 1944, dans le cadre du « plan transport », la 15th AF revient au-dessus de Ploesti pour s'en prendre à sa gare de triage. Curieusement, très curieusement – trop même –, la majorité des bombes dévastent la raffinerie de l'Astra Romana ! Les 15 et 24 avril, deux vagues retournent attaquer le même objectif et ravagent à nouveau les raffineries. Y a-t-il eu des ordres secrets ? Les historiographes officiels de l'USAAF n'en ont pas trouvé trace, mais ils ne peuvent s'empêcher de relever l'étrange coïncidence entre les trois erreurs de cibles et les trois bombardements parfaitement réussis ! Instigateur ou opportuniste, Spaatz encourage la 15th AF à poursuivre dans ce sens « si la situation tactique le permet ».
Rebondissant sur la directive du 17 avril, donnant l'absolue priorité à la destruction de la Luftwaffe, Spaatz explique à Eisenhower que la Luftwaffe consomme du carburant et que ce fait justifie pleinement à lui seul le bombardement des raffineries. Eisenhower lui donne un accord verbal sous le prétexte de « tester la détermination des Allemands à envoyer leurs chasseurs contre les bombardiers lourds ».
Ça sonne un peu « langue de bois », parce qu'il y a longtemps que les Allemands ont prouvé leur détermination à envoyer leurs chasseurs contre les bombardiers lourds, mais, visiblement, aucun des deux généraux ne veut officialiser un changement d'objectif à un moment où tous les esprits sont accaparés par la réussite du débarquement. Tedder, qui s'obstine à faire de la résistance, concède néanmoins à Spaatz deux jours de beau temps sur les raffineries pour un jour de beau temps consacré à « Crossbow ».
Le 20 avril, Spaatz demande à Doolittle de déterminer le plus grand nombre possible d'objectifs en Allemagne centrale et de les bombarder aussi vite qu'il le peut.
La première mission est planifiée pour le lendemain. La guerre du pétrole vient d'être déclenchée.

ORGANISER LA PÉNURIE

Le premier raid contre le pétrole allemand doit se dérouler le 21 avril, mais le mauvais temps contraint Doolittle à annuler la mission. Il faut donc attendre le 12 mai pour voir, enfin, s'envoler 886 quadrimoteurs (dont 621 B-17) répartis en quinze *Combat Wings* qui vont rendre visite aux usines pétrochimiques du sud de la Ruhr, à celles situées plus au nord-est, à Zwickau, Merseburg-Leuna et Böhlen, et même à Brüx (Most), près de Prague (mission n° 353).
C'est le début de la grande offensive que les Allemands redoutent par-dessus tout. Pour des raisons pratiques, ils ont commis l'erreur de regrouper la majorité des sites et, maintenant, ils n'ont pas assez de chasseurs pour les protéger. Les trois divisions suivent la même route, les B-17 devant et les B-24 (plus lents) derrière, jusqu'au sud de Coblence, puis obliquent ensemble vers Francfort, où les formations éclatent pour se rendre au-dessus de leurs objectifs respectifs. Cette manière de procéder a pour conséquence de faciliter la tâche de la Luftwaffe, qui peut ainsi faire converger la totalité de ses forces aux abords de Francfort. Elle lance 475 monomoteurs et 40 bimoteurs à l'assaut des *Viermots* – la plus forte concentration de toute la guerre aérienne au-dessus du *Reich*. Toutefois, Bf 109, Fw 190 et Me 410 tombent sur un bec : l'escorte américaine,

forte de 876 P-38, P-47 et P-51. Même au-dessus de leur propre pays, les Allemands se battent pratiquement à 1 contre 2.

Brüx est l'objectif le plus éloigné assigné à la *Eighth* – l'usine d'hydrogénation s'appelle Hermann-Göring-Werke, ça ne s'invente pas ! Un certain *Lieutenant* Michael Wysocki, bombardier au sein du 94th BG, cité par Martin W. Bowman, participe à cette mission :

« J'effectuais ma 26e mission et, quand j'ai compris qu'elle allait durer dix heures et demie, j'étais un peu énervé. Le général Doolittle avait dit que les missions seraient maintenant plus courtes et plus faciles ! Nous avons encaissé les attaques de la chasse allemande pendant quatre heures et demie, mais nous n'avons pas subi de graves dégâts, parce que la Luftwaffe nous a attaqués par l'arrière. Ses avions se tenaient à distance de nos mitrailleuses et balançaient des roquettes sur notre formation. J'étais aux premières loges pour voir le 45th *Wing*, juste devant nous. Des B-17, des P-51, des 110 et des 109 tombaient un peu partout. J'ai entendu que le 452nd avait été salement corrigé. Quand on est rentré, après être passé par le débriefing et avoir remis de l'ordre dans mes affaires, je me suis rendu au mess des officiers pour me soûler glorieusement la gueule. »

Sur les 572 B-17 qui effectuent la mission, 43 sont portés disparus (4 autres rayés des contrôles), soit un taux de 7,5 %, ni vraiment bon ni vraiment mauvais. La Luftwaffe devra se passer de 88 chasseurs et de 29 pilotes tués.

Plus important, les objectifs ont été durement touchés : Brüx, Böhlen et Zeitz étant temporairement mis hors d'usage. Encore mieux, bien qu'inattendu, les bombes ont détruit le bâtiment qui abrite les recherches sur l'eau lourde à Leuna !

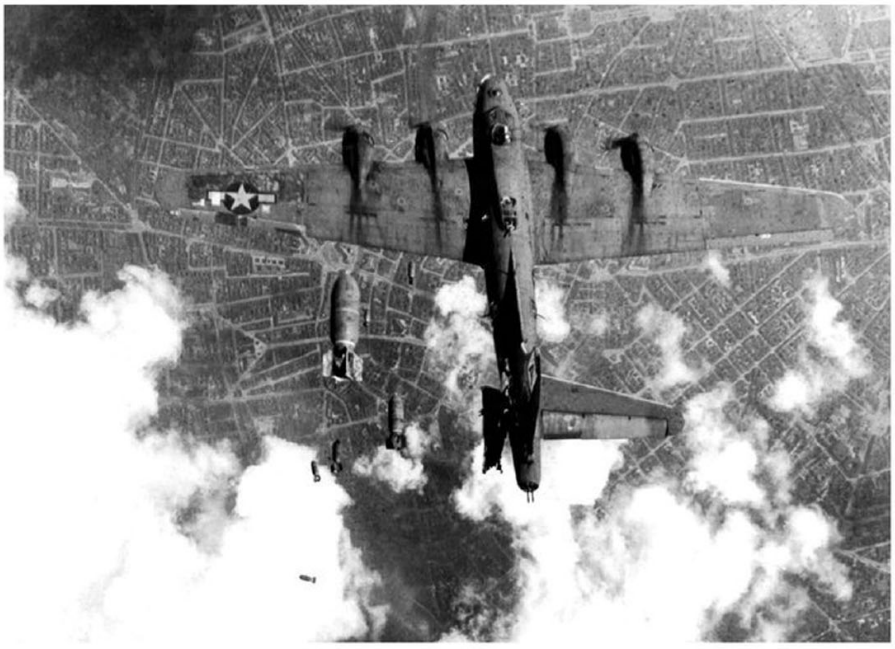
À cause des préparatifs de l'opération « Overlord », d'une part, et en raison du mauvais temps, d'autre part, la 8th AF doit renoncer à poursuivre son offensive dans l'immédiat.

Les mois d'avril et de mai 1944 sont particulièrement catastrophiques pour la Luftwaffe, qui raye de ses contrôles 5 001 appareils, toutes causes confondues.

Seulement 10 % des bombes lâchées par la 8th AF lors des cinq premiers mois de 1944 ont visé l'industrie pétrochimique allemande – elle en recevra dix fois plus dans les sept derniers mois –, mais leur effet se fait sentir dès le mois de juin, la production tombant à la moitié du pic enregistré en mars. Il faut néanmoins attendre la mi-août pour que la pénurie de carburant et d'huile n'atteigne les unités du front. Cette situation sera irréversible.

Le débarquement oblige la 8th AF à engager ses quadrimoteurs dans des opérations tactiques, sur lesquelles nous ne nous étendrons pas. En marge de ces activités, les 8th et 15th AF, ainsi que le RAF *Bomber Command*, lancent plus de 20 000 tonnes de bombes sur les installations pétrochimiques allemandes dans le courant du mois de juin (soit près de quatre fois plus que depuis le début de l'année), faisant chuter les stocks de carburant ennemis de 715 000 tonnes à 472 000 en quatre semaines.

Début juillet, les Alliés ne jurent plus que par la « guerre du pétrole ». Ils mettent en place un comité spécial, le *Joint Oil Targets Committee*, formé par des membres des USSTAF, de l'*Air Ministry* et du *Ministry of Economic Warfare* britanniques, afin de choisir les objectifs d'une manière plus scientifique qu'empirique. La première recommandation de ce comité est de donner la priorité aux sites de production de carburant synthétique utilisant le procédé Bosch-Bergius, puis de s'occuper des raffineries de brut situées sur les territoires roumain, hongrois, polonais et allemand.



▲ Au moment où le 331st BS/94th BG reçoit le commandement de larguer ses bombes sur Berlin le 19 mai 1944, le B-17G-20-BO 42-31540 (Miss Donna Mae) a dévié de sa course, se plaçant directement sous le 42-97791 (Trudy). Comme on le voit sur la photo, une bombe de 500 kg a emporté l'empennage horizontal gauche, ce qui va entraîner l'appareil dans un piqué prononcé au cours duquel une aile se détachera, ne laissant aucune chance à l'équipage du *1st Lieutenant* Marion U. Reid ; le B-17 s'écrasera en plein cœur de la capitale, Oderbergerstraße.

MORAL : ALTITUDE ZÉRO

Cependant, la pression qu'exerce la 8th AF à la fois sur l'industrie pétrochimique et les troupes allemandes en Normandie se répercute sur ses équipages. Alors que la procédure demande de laisser au repos au moins une journée chaque équipage entre deux missions, les aviateurs américains sont sur le pont tous les jours. Outre une grande fatigue physique, cette situation engendre une baisse de moral préoccupante. La suspension du système de rotation vers la fin du mois de mai 1944, l'élévation du tour d'opérations à 30 missions, les pertes encore élevées et le nombre parfois insuffisant de chasseurs d'escorte amènent les aviateurs américains à penser que leur état-major les envoie à l'abattoir.

Pendant la guerre, 166 avions militaires ont atterri ou se sont écrasés en Suisse et 141 autres en Suède. Pour ce dernier pays, le pic se situe les 20 et 21 juin 1944, quand pas moins de 7 B-17 et 16 B-24 s'y réfugient au retour de raids sur des sites pétroliers dans le nord de l'Allemagne. Le *2nd Lieutenant* Donald K. Goss, pilote du 42-98108 du 750th BS/457th BG (LADY KATHERINE), goûtera, comme les huit autres membres de son équipage, aux charmes de l'hospitalité suédoise le 25 août 1944 [2] :

« Nous avons décollé très tôt le matin depuis Glatton et, comme d'habitude, nous avons passé plusieurs heures à nous joindre à une formation qui grossissait à vue d'œil. Notre mission devait être un "milk run", ou tout au moins, c'était ce que nous croyions. L'objectif était le centre de recherches sur les fusées de Peenemünde. Je ne me souviens pas d'avoir vu un chasseur allemand, mais la *Flak* était dense et précise. Nous avons survolé la cible et largué nos bombes. À ce moment précis, le B-17 s'est cabré comme un cheval. Je ne parvenais plus à le contrôler. Une grande partie de l'aile gauche avait été arrachée, et une portion du raccord de l'aile avait été sectionnée. L'avion ne pouvait plus voler dans ces conditions à 240 km/h, et nous avons décroché. Après une vrille de 1 500 à 2 000 m, l'augmentation de la vitesse m'a permis de rétablir. En fait, je pouvais juste voler en crabe à environ 290 km/h. Si je perdais de la vitesse, l'avion décrocherait à nouveau.

« Au cours de la vrille, j'avais actionné le signal d'évacuation. Après quelques secondes, j'avais vérifié si je pouvais sauter à mon tour. J'avais été horrifié de constater que tout le monde était encore à bord. C'est à ce moment-là que j'ai réussi à sortir de la vrille. L'intercom et l'alarme avaient été coupés quand le fuselage avait été partiellement sectionné. Le navigateur-bombardier, le Lt. Gerhard Hoelzel, est venu me voir pour savoir si ce serait possible de quitter l'espace aérien allemand. Il était très ennuyé par le fait que l'on découvre, en cas de capture, qu'il était allemand et avait appartenu aux Jeunesses hitlériennes ; il était certain d'être exécuté.

« Comme l'aile semblait tenir bon, nous avons pensé que nous pourrions traverser la Baltique. Puis j'ai appris que plusieurs hommes avaient été grièvement blessés par des shrapnels et qu'ils ne pourraient pas sauter. Nous sommes arrivés en vue de la côte à basse altitude, et, pour la première fois, la chance a commencé à nous sourire. Trois chasseurs suédois sont venus à notre rencontre et nous ont escortés à l'intérieur des terres. Ils nous ont dirigés vers le nord, et je les ai suivis du mieux que je pouvais, perdant de l'altitude à chaque instant. Nous sommes arrivés en vue d'un aérodrome (j'apprendrai plus tard qu'il s'agissait de Ljungbyhed), mais la piste était manifestement trop courte pour notre B-17 en piteux état, qui risquait, en outre, d'échapper à mon contrôle sous les 290 km/h.

« Désormais, la question ne se posait plus : il nous fallait évacuer l'avion. C'était cruel pour les blessés, mais personne ne survivrait à un atterrissage forcé. Quand j'ai compris que l'avion était vide, j'ai sauté à mon tour vers 300 m. Quelques instants plus tard, j'ai atterri dans un champ fraîchement labouré. En me remettant sur mes pieds, j'ai regardé ma montre : il était deux heures de l'après-midi. »

En juillet 1944, un attaché du consulat des États-Unis à Göteborg, William W. Corcoran, met le feu aux poudres. Officier à la retraite, son travail consiste à recueillir des informations et, à ce titre, il est amené à discuter avec ses compatriotes internés en Suède. Il rédige alors un rapport au vitriol, dans lequel il explique que la plupart des aviateurs ne veulent plus voler, qu'ils semblent cyniques et désabusés et qu'ils « peuvent être comparés à des chauffeurs qui auraient abandonné leur voiture ». Ils n'ont aucune confiance et détestent même le général Doolittle, que certains considèrent comme antipathique, lui reprochant de les envoyer sans vergogne vers une mort certaine. Pire encore, Corcoran affirme que certains vols vers la Suisse et la Suède avaient été prémédités de longue date ; en effet, des rumeurs circuleraient dans les camps de prisonniers à propos d'équipages qui auraient « fait leurs bagages » avant de décoller. Bien que généralement peu pris au sérieux et même traité de « tissu de mensonges brodé par un vieil officier à la retraite qui s'ennuie », ce rapport trouve néanmoins quelque écho au sommet de la hiérarchie militaire, qu'il atteint à Londres grâce à l'attaché de l'Air auprès de l'ambassade de Stockholm, le *Colonel* Charles E. Rayens. Ce dernier, considérant le traitement de faveur réservé à leurs hôtes par les Suédois, conclut « [qu']il semble y avoir quelque fondement aux observations de M. Corcoran ».

Spaatz décide de ne pas prendre l'affaire à la légère. Il envoie trois observateurs en Suède, deux pilotes et un officier de renseignement, pour y mener une enquête secrète auprès des aviateurs détenus dans les camps. Ils reviennent avec la ferme conviction que le rapport Corcoran est une parfaite affabulation. Toutefois, ces rumeurs parviennent jusqu'à Arnold, qui, le 27 juillet, câble à Spaatz qu'il y a « un nombre appréciable d'appareils qui semblent s'être évadés sans preuve de dégâts subis au combat afin d'échapper à leurs obligations militaires ». Arnold veut diligenter une enquête approfondie, qu'il confiera à un officier de renseignement chargé « d'infiltrer » les aviateurs de tout rang sur les bases anglaises afin de recueillir leurs sentiments avec le plus de discrétion possible.

Un peu énervé par le télégramme de son grand patron, Spaatz lui répond deux jours plus tard dans un style un peu vif, fondant sa réponse sur les résultats de sa propre enquête. Celle-ci a clairement démontré que pratiquement tous les avions se trouvaient dans une situation menaçant la vie des équipages : moteurs détruits, commandes sectionnées, hommes grièvement blessés ou panne de carburant. Il ajoute que sur les 51 457 sorties exécutées au cours des six premiers mois de l'année 1944, 2 128 appareils ont été abattus et 15 346 sont rentrés endommagés ; les avions posés en Suisse et en Suède ne représentent que 0,5 % de ce total. Après la guerre, les autorités helvétiques révéleront que seulement 71 des 166 machines posées sur leur territoire étaient réparables et que celles-ci nécessitaient une moyenne de 200 heures de travail avant qu'elles ne puissent revoler.

Que le moral ait été en berne après quelques missions particulièrement dures, surtout quand elles se répétaient sans que les aviateurs n'aient le temps de souffler entre deux, c'est une certitude. Quelques cas de « panique à bord » ont été recensés, nous en avons d'ailleurs évoqué un ou deux dans les chapitres précédents. Mais ceux-ci ont été rares, car ce qui tenait surtout les hommes, c'était la crainte d'être exclus du groupe que formait un équipage, de se retrouver marginalisés et traités de lâches. C'est ce que raconte le *2nd Lieutenant* Arthur Prager, navigateur au 92nd BG :

« Après notre première mission au-dessus de l'Allemagne, où nous avons fait connaissance avec la *Flak*, ma peur s'est dissipée. Comme tous les types de 22 ans, j'avais le sentiment d'être immortel. Quand les premiers obus sont passés près de moi sans me toucher, j'ai eu la certitude qu'aucun ne le ferait jamais. Au début, j'étais surtout inquiet de ne pas me montrer à la hauteur des autres. Et si j'étais un trouillard et qu'eux ne l'étaient pas ? Pourrais-je encore marcher la tête haute ? Pour les adolescents attardés que nous étions, la guerre et les missions ressemblaient à des matches de ligue universitaire. Nous voulions gagner et aussi briller. Nous n'étions pas vraiment effrayés à l'idée de la mort, mais bien davantage à celle d'être mutilés, de perdre un organe, de devenir aveugles et tout ce genre de choses. Lors de cette première mission, nous nous sommes tous comportés bravement. Nous étions tous terrifiés d'avoir à affronter les dangers d'un monde inconnu, mais personne n'a voulu le montrer. L'un des gars a vomi dans son masque à oxygène, mais on ne l'a pas su avant de regagner la base. Il avait effectué la totalité de la mission avec son masque plein de vomi plutôt que d'avouer aux autres qu'il avait eu les foies. »

Le *Lieutenant General* Ira C. Eaker, ancien commandant de la *Eighth*, devenu chef des *Mediterrannean Allied Air Forces*, confiera à Arnold : « Nos hommes, comme tous les êtres humains normaux, ne veulent pas être tués. Ainsi, ils considèrent leur travail de manière désabusée et sont heureux de passer à travers tout ce que l'on peut exiger d'eux, et tous, sans exception, sont contents de rentrer chez eux quand leur temps de service est terminé. Cela ne veut pas dire que

[2] *Flyghistorisk Revy* – Swedish Aviation Historical Society, Stockholm, novembre 1976.

[3] Il est amusant de rapprocher ce témoignage de celui du *1st Lieutenant* Donald W. McKibben, pilote de chasse au 352nd FG, publié p. 37 de notre hors-série n° 13 (*P-51 – Master and Commander*, décembre 2012).

le moral est bas. Cela veut dire que ce sont des êtres humains. »
Arnold répondra à Spaatz :
« Après avoir observé les équipages de combat des forces américaines en Europe pendant plus de deux ans, nous n'apprécions pas les allégations d'un enquêteur civil laissant à penser que ceux-ci sont des lâches, ont perdu le moral ou manquent de volonté de se battre. Ceci n'est qu'une basse calomnie envers le plus courageux groupe de soldats de cette guerre. Il y a pu y avoir quelques cas isolés, mais ils sont très rares et absolument pas représentatifs du moral et de la combativité de nos aviateurs. »
Le dossier est refermé. On apprendra par la suite que Corcoran avait établi son rapport sur la base de discussions avec... trois aviateurs !
Néanmoins, Arnold demande aux responsables de la *Eighth* de s'organiser afin d'affecter deux équipages par bombardier. Ce sera traduit dans les faits dans le courant du mois de juillet.

DÉSASTRE À POLTAVA

On a évoqué les missions navettes négociées avec les Soviétiques (opération « Frantic ») dans le précédent opus (hors-série n° 17). La première est réalisée par la *Fifteenth* le 2 juin 1944. Le 21 juin, c'est au tour de la *Eighth* : 114 B-17 et 70 P-51 se posent respectivement à Poltava et Piriatine après avoir bombardé le complexe pétrochimique de Ruhland, près de Berlin. Archie Old atterrit à la tête de son 45th *Combat Wing*. Peu après, tout le monde remarque un avion, de toute évidence allemand, tourner à haute altitude autour de Poltava avant de s'évanouir vers l'ouest. Le *Colonel* Joseph A. Moller, de l'état-major du 13th *Bombardment Wing,* demande au commandant de la base, par l'intermédiaire d'un interprète, l'autorisation de faire décoller les P-51 du 352nd FG. Celui-ci refuse tout net. Après une longue discussion, le commandant explique sa position : « Si vous réussissez à abattre l'avion nazi, on dira que vous avez dû vous défendre seuls au-dessus de nos propres bases. » En effet, l'opération « Frantic » n'est pas passée inaperçue des Allemands. Comme ils n'ont pas encore découvert les terrains d'accueil, ils font suivre le flot des bombardiers par un Heinkel He 177. Immédiatement, la Luftwaffe s'organise. Pendant ce temps, c'est la fête à Poltava, comme le narre Archie Old :
« Les Russes avaient organisé une grande réception dans le mess du général Permanov en l'honneur de moi-même et des officiers supérieurs des 96th, 388th et 452nd *Bomb Groups*. Le dîner était ponctué de fréquents toasts pour écluser les nombreuses bouteilles de vodka. Un convive se levait et criait : "*Vive Staline !*", et il fallait vider son verre cul sec. Puis un autre se levait à son tour et criait : "*Vive Roosevelt !*" J'ai pensé que les Russes me pardonneraient de lever un peu le pied sur la vodka, parce que j'avais l'impression qu'ils voulaient nous faire rouler sous la table. J'avais entendu que manger du beurre pouvait éviter bien des désagréments quand on boit trop, alors j'en ai avalé une bonne livre [3]. »
Mais la Luftwaffe va gâcher la fête. Peu avant minuit, 201 Heinkel He 111 des KG 27 et KG 53, illuminés par le II./KG 4 et la 2.(F)/100, bombardent Poltava, tandis que 91 autres de la KG 55, avec le III./KG 4 comme éclaireur, attaquent Mirgorod. Archie Old est aux premières loges :
« Le premier avion allemand était un éclaireur qui a largué des fusées au-dessus du terrain. Tous ces avions aluminium se voyaient comme le nez au milieu de la figure. Puis les bombardiers sont arrivés. Pour eux, attaquer ces appareils argentés alignés sur le sol avec leurs ailes argentées et leurs corps argentés était comme tirer sur des poissons dans un aquarium. Ils utilisaient leurs plus vieux matériels avec lesquels ils n'auraient jamais osé aller s'aventurer au-dessus de l'Angleterre. C'en était insultant. »
Le résultat est dévastateur : 43 B-17 sont détruits et 26 endommagés, ainsi que 15 P-51 et quelques avions soviétiques. Un Américain et trente-quatre Soviétiques sont tués. Ce sera le dernier gros succès de la Luftwaffe à l'Est. Les survivants, 71 B-17 et 55 P-51, certains munis de rustines, s'envolent le 26 juin en direction de l'Italie.
Cet incident met sérieusement à mal les relations entre Américains et Russes, qui se rejettent mutuellement la faute. Les premiers vont même jusqu'à suspecter leurs « alliés » d'avoir vendu la mèche aux Allemands de manière à se débarrasser de leur présence. Rien aujourd'hui ne permet d'étayer une telle hypothèse. De leur côté, les Soviétiques accusent les Américains de la première mission d'avoir transgressé les règles qu'ils avaient édictées en prenant des photos aériennes du terrain, photos qui seraient tombées entre les mains des Allemands lorsque l'avion du photographe a été abattu lors du retour en Italie.
« Frantic » est mis en sommeil : seules six missions navettes de chasseurs P-38 et P-51 sont effectuées entre le 26 juin et le 6 août. Pressés de communiquer leur décision sur le programme d'hiver de « Frantic », les Soviétiques se murent dans le silence. Le futur de l'opération est menacé.

◀ Le *2nd Lieutenant* Thompson N. Highfill du 348th BS/99th BG entouré de deux nouveaux amis sur la base de Poltava le 21 juin 1944. (National Museum of the US Air Force)

▲ Photo spectaculaire du feu d'artifice qu'allume la Luftwaffe à Poltava dans la nuit du 21 au 22 juin 1944. Ce sera, avec l'opération « Bodenplatte », le plus gros désastre subi par l'Air Force au sol.

▲▲ Le B-17G (44-6508) du 614th BS/401st BG photographié à Poltava. Il échappera au massacre.

Les choses vont se corser quand, à l'instigation des Britanniques, eux-mêmes sous la pression du gouvernement polonais en exil, les Américains demandent à utiliser les bases de « Frantic » pour ravitailler les insurgés à Varsovie. L'autorisation est refusée, et lors d'une réunion agitée le 17 août, Molotov, ministre des Affaires étrangères, exige la restitution des bases dont l'Armée rouge a – bien entendu – le plus pressant besoin, rappelant que leur utilisation n'avait été concédée que pour l'été. Staline finissant par céder, une mission navette de ravitaillement est exécutée le 18 septembre, mais sans grand succès.

Maintenant que la guerre se déroule en Roumanie et en Hongrie, les Américains, peu enclins à poursuivre leur coopération avec les Russes, considèrent qu'ils n'ont plus besoin de « Frantic ». Fin septembre, ils plient bagages, ne laissant derrière eux que 200 mécaniciens, qui se feront appeler THE FORGOTTEN BASTARDS OF UKRAINE ; ils ne seront rapatriés qu'en juin 1945.

L'opération « Frantic » n'est pas ce que l'on a coutume d'appeler un franc succès. Elle consacre sur le terrain les graves désaccords entre Occidentaux et Soviétiques, alliés circonstanciels contre un ennemi commun. Staline a toujours vu d'un mauvais œil la présence d'Américains sur le sol d'une région plutôt hostile au régime de Moscou. Il redoutait la « contamination » d'un peuple qui s'est souvent montré rebelle envers le pouvoir central.

Chez les Américains, « Frantic » imprégnera d'un profond sentiment antisoviétique les esprits de ceux qui, au début de la Guerre froide, seront aux commandes de l'Air Force : Spaatz, qui succédera à Arnold ; Lauris Norstad (chef des opérations des MAAF), futur commandant suprême de l'OTAN ; Hoyt S. Vandenberg (de la mission militaire à Moscou), qui prendra la suite de Spaatz ; et Charles P. Cabell, successeur de Norstad aux MAAF et futur directeur adjoint de la CIA.

VIVES RÉACTIONS DE LA LUFTWAFFE

Cependant, les Allemands ne sont pas décidés à subir la destruction de leurs sources de carburant sans réagir. Avec l'aval de Hitler, Albert Speer nomme Edmund Geilenberg, l'un de ses proches collaborateurs, commissaire général aux Mesures d'urgence [4] en date du 10 juin. Celui-ci, avec une célérité et une efficacité qui forceront l'admiration des vainqueurs, se lance dans un vaste programme de reconstruction, d'entretien et de dispersion des usines pétrochimiques avec l'aide de 350 000 travailleurs forcés, dans des conditions sur lesquelles il n'est pas nécessaire de s'étendre.

L'état-major américain ne comprend pas pourquoi il est nécessaire de revenir à plusieurs reprises sur le même objectif, car il ignore que les sites sont rapidement réparés et remis en service après le passage des bombardiers. Par ailleurs, les officiers de renseignement sont accusés d'être incapables de repérer les nouvelles installations.

Toutefois, il est un autre point qui l'inquiète davantage : loin d'avoir disparu du ciel, comme les bons chiffres du mois de juin semblaient le faire croire, la Luftwaffe se montre particulièrement virulente au cours du mois de juillet. C'est notamment le cas le 7, quand 372 B-24 frappent les usines de Lützkendorf, Halle, Bernburg

[4] Un poste qui en dit long sur la situation du III. *Reich* !

◢ Le B-17G-55-DL 44-8160 du 337th BS/96th BG a eu « chaud aux plumes » et ne souffre que d'un saumon d'aile endommagé. Le cas du 42-102686 est, en revanche, désespéré.

et Aschersleben, laissant 28 des leurs sur le carreau, auxquels viennent s'ajouter 9 B-17. Les pertes du 492nd BG (B-24) sont si sévères (52 avions en trois mois) qu'il est retiré de la première ligne début août et affecté aux « Carpetbaggers ».

En dépit des efforts de Speer, sans doute entrepris trop tardivement, la production de carburant aviation ne cesse de chuter : de 175 000 tonnes en avril, avant le début de la campagne des USSTAF, elle tombe à 35 000 en juillet, 16 000 en août et 7 000 en septembre. Pire encore, le 29 août, les champs pétrolifères de Ploesti (Roumanie), principaux fournisseurs de brut à l'Allemagne, tombent aux mains des Soviétiques.

Même si elle commence à porter ses fruits, cette campagne se révèle coûteuse. Alors que la *Eighth* aligne environ 2 100 bombardiers lourds fin mai 1944, elle en perd 280 en juin, 324 en juillet et 318 en août. La seule consolation de Spaatz – qui a perdu plus d'aviateurs que les 5th et 8th *Armies* réunies n'ont perdu de soldats dans les combats terrestres pour le seul mois d'août –, c'est que la Luftwaffe enregistre une moyenne de 500 chasseurs détruits et 250 pilotes tués au combat par mois depuis le débarquement.

Partageant son activité entre l'appui des troupes alliées qui progressent sur le continent et sa campagne stratégique, la *Eighth* n'entreprend que peu de missions contre l'industrie pétrolière allemande pendant les mois de juillet et d'août, d'autant que le beau temps n'est pas toujours de la partie.

Entre juillet et septembre 1944, Spaatz harmonise sa flotte – cinq groupes de Liberator sont transformés sur Fortress : 34th, 486th, 487th, 490th et 493rd BG.

Le 11 septembre, la 8th AF envoie 1 131 « lourds » (dont 654 B-17 atteindront l'objectif) et la totalité de ses groupes de chasse (715 chasseurs) au-dessus des complexes pétrochimiques de Ruhland, Böhlen, Brüx, Leuna, Lützkendorf, Misburg et Magdebourg, ainsi que d'une usine de véhicules à Chemnitz, d'une autre de moteurs à Hanovre et d'un dépôt de munitions à Magdebourg. La réaction de la Luftwaffe est virulente : 355 chasseurs montent au combat. La *Eighth* perd 40 quadrimoteurs (dont 29 B-17) et 17 chasseurs, et les Allemands dénombrent 21 carcasses de B-17, 8 de B-24, 11 de P-51 et 2 de P-47 tombées sur leur territoire. Mais la chasse allemande accuse la perte de 56 pilotes de chasse tués et 23 blessés – sur les 305 appareils qui ont pris contact avec l'ennemi, pas moins de 111 ont été détruits : 36 % !

Les Américains maintiennent la pression dans les jours qui suivent. Le 12 septembre (mission n° 626), plus de 800 quadrimoteurs escortés par 14 groupes de chasse s'en prennent encore au pétrole synthétique. Si les pertes sont relativement légères du côté américain – 35 bombardiers (4,3 %) et 12 chasseurs –, elles sont insupportables du côté allemand : 78 chasseurs (53 %) et 42 pilotes tués.

▼ Lors de la mission n° 652 sur Magdebourg le 28 septembre 1944, le B-17G-30-DL 42-38183 du 525th BS/379th BG est touché par la *Flak*. Croyant son avion condamné, le mitrailleur de queue, le *Staff Sergeant* Philip J. Maniaci, saute en parachute ; il sera fait prisonnier. Le pilote, le *2nd Lieutenant* Stanley E. Bailey, reprend le contrôle de l'appareil et le pose sur le ventre à Kimbolton. THE LOST ANGEL sera réparé, mais trop tardivement pour reprendre du service.

Nouvelle mission « pétrolière », le 13 septembre, pour 1 026 quadrimoteurs et 603 chasseurs. Fortement secouée lors des dernières quarante-huit heures, la chasse allemande ne peut y opposer que 137 appareils. Le raid se solde par la disparition de 12 nouveaux pilotes tués du côté allemand et de seulement 15 bombardiers et 10 chasseurs abattus du côté américain.
Si, lors de ces trois jours, les pertes américaines ne sont pas tout à fait négligeables, celles de la chasse allemande (110 pilotes tués et 47 blessés) sont beaucoup plus préoccupantes, d'autant que les unités commencent déjà à être frappées par le contingentement de leur ravitaillement en carburant.
Le mauvais temps qui s'installe les jours suivants va offrir un repos forcé, mais néanmoins bienvenu, à tout le monde.

MEDAL OF HONOR

Novembre 1944 est le mois crucial dans la guerre du pétrole : les *Eighth* et *Fifteenth Air Forces* ne déversent pas moins de 37 096 tonnes de bombes, visant plus particulièrement le complexe de Leuna, qui va en recevoir 1 400 le 2, 477 le 8, 475 le 21, 1 390 le 25 et 1 015 le 30. Toutefois, les mesures prises par Speer portent leurs fruits ; totalement interrompue par le raid du 2 novembre, la production remonte à 28 % de la capacité maximale le 20. Malgré des raids à répétition en décembre, mais peu efficaces en raison de la météo, la production restera à un niveau constant de 15 % entre janvier 1945 et la fin de la guerre – ce qui est certes dérisoire, mais n'en prouve pas moins que la destruction n'a pas été totale.

◀ **Page de gauche :** Le B-17G-15-BO 42-31361 (THE PUNCH FOWL) du 729th BS/452nd BG, piloté par le *2nd Lieutenant* Edwin V. Arey, est victime de la *Flak* au retour d'une mission, non sur Berlin le 19 mai, comme indiqué dans certains ouvrages, mais sur Brême le 4 août 1944. On compte un tué et huit prisonniers.

◣ TWAN-N-G-G-G, le B-17G-40-VE 42-97938 du 612th BS/401st BG, dérape sur la piste de Deenethorpe à la suite de l'effacement d'une jambe de train au retour de Munster le 28 octobre 1944. C'était la 40e sortie de cet avion livré au groupe le 6 juin. Plus de peur que de mal pour l'équipage du *1st Lieutenant* Donald M. Schliemann.

▶ Le sort de ce Fortress du 487th BG, touché à mort au-dessus de Merseburg, le 2 novembre 1944, semble scellé.

◢ Le *Colonel* Frederick W. Castle reçoit l'*Oak Leaf Cluster to the Distinguished Service Cross* le 4 décembre 1944 ; il sera promu *Brigadier General* peu après. Castle avait commandé le 94th BG entre juin et mars 1944, avant d'être nommé à la tête du 4th CBW.

▼ Autre victime de la *Flak* au-dessus de Merseburg, mais le 29 novembre, le B-17G-20-BO 42-31614 (MINNIE THE MERMAID) termine sa course à une trentaine de kilomètres à l'est d'Eindhoven. L'équipage est rapidement recueilli par les troupes britanniques et peut regagner son unité, le 533rd BS/381st BG..

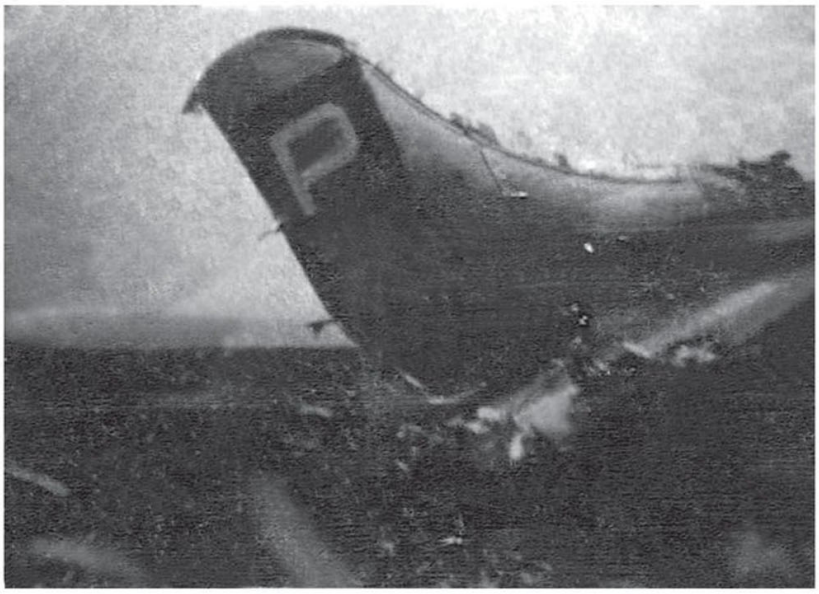
Le 2 novembre (mission n° 698), la *Jagdwaffe* monte au combat en force : environ 490 chasseurs attaquent les 1 100 bombardiers et 873 chasseurs US répartis en cinq vagues, qui atteindront Leuna (Merseburg). Les combats voient la destruction de 133 chasseurs (44 %) et la disparition de 70 pilotes du côté allemand. Les Américains déplorent la perte de 40 bombardiers (3,6 %) et de 16 chasseurs, ce qui est, en définitive, très peu compte tenu de l'âpreté des combats.
Le 24 décembre, la *Eighth* déploie le nombre record de 2 046 bombardiers contre des aérodromes, des PC et des centres de communication en Allemagne occidentale pour tenter d'endiguer la contre-offensive des Ardennes (mission n° 760). Comme le démontre le taux de pertes (0,6 %), les missions ont l'air de ressembler de plus en plus à des « milk runs ». Et pourtant…
Le *Brigadier General* Frederick W. Castle, commandant le 4th *Combat Wing*, a décidé de participer à la mission – sa 30e à titre personnel – à la tête de la 3rd *Division*, à bord du B-17G-65-VE 44-8444 (TREBLE FOUR), piloté par le *1st Lieutenant* Robert W. Harriman du 836th BS/487th BG. Le *1st Lieutenant* Henry P. MacArty, navigateur, rapporte la suite :
« Au point de contrôle n° 3 (5035N-0500E), à 12h23, le groupe avait 17 minutes de retard en raison d'un changement de direction inattendu du vent. Le moteur n° 1 crachait de l'huile, et nous éprouvions des difficultés à rester en formation. À 5035N-0523E, le général Castle a signalé par VHF qu'il abandonnait la mission. L'appareil a basculé sur la gauche pour se dégager, et la formation a suivi l'avion de tête. À ce moment, 12h30, trois ME-109 ont été repérés, et le général a, évidemment, décidé de reprendre le commandement de la formation. Ces appareils ennemis sont arrivés sur nos neuf heures, mais ils n'ont pas ouvert le feu.

Mais le général ne pouvait pas se maintenir en tête à cause de nos problèmes mécaniques, et nous avons à nouveau dégagé sur la gauche. Un des ME-109 a effectué une passe à notre hauteur sur nos deux heures, blessant le M/O [*Mickey Operator*], le Lt. Protocopio. Tout de suite derrière, trois ME-109 nous ont attaqués sur nos trois heures, incendiant les moteurs n° 1 et 2. « Le pilote, le Lt. Harrison [sic], a donné le signal d'évacuation. Les Lt. MacArty, Sgt. Jeffers (mécanicien de bord) et Capt. Auer (second navigateur) ont sauté dans cet ordre. Le Lt. Biri (bombardier) se préparait à en faire autant quand le pilote lui a demandé de l'attendre, parce qu'il ne trouvait pas son parachute et que, s'il n'arrivait pas à mettre la main dessus, tous les deux utiliseraient celui du Lt. Biri. Celui-ci l'a attendu au bord de la trappe ouverte et, quand l'avion a brutalement décroché pour partir en vrille, il a été éjecté. Le Lt. Biri estime qu'il se trouvait alors à 3 600 m. [...] Le Lt. MacArty pense avoir atterri à 10 km au sud-est de la ville de Xhoris (Belgique). Des témoins oculaires, auxquels le Lt. MacArty a parlé, lui ont dit que l'appareil s'était brisé en deux et avait percuté dans une forêt, où il avait pris feu. [...] Le Lt. Biri a déclaré qu'il ne croyait pas que le pilote et le général Castle avaient été en mesure de quitter l'appareil après que celui-ci était parti en vrille. »

En effet, quatre corps, dont celui du *Brigadier General* Frederick W. Castle, seront retrouvés près de l'épave. Il recevra la *Medal of Honor* à titre posthume, seul officier de ce grade au sein de la *Eighth* à en être décoré.

Dans la guerre d'usure que les USSTAF ont imposée à la Luftwaffe, il est maintenant incontestable que les Américains mènent le bal. Si les missions des *Heavies* ne sont pas encore tout à fait des « milk runs », le ratio des pertes est désormais largement maintenu en dessous des deux chiffres. Quant à la *Reichsverteidigung* (défense du *Reich*), elle se trouve soumise à un double effet de ciseaux : des pertes exorbitantes et un carburant qui se fait de plus en plus rare.

Le 12 novembre, le *General der Jagdflieger* Adolf Galland annonce à l'état-major de la Luftwaffe que



▲ L'empennage arrière du B-17G 44-8444 tombé dans un bois proche du château d'Englebermont, à une dizaine de kilomètres au sud-ouest de Liège. Le lecteur voudra bien excuser la piètre qualité de ces documents, tirés de photocopies attachées en pièces jointes du MACR 11552 relatif à la perte de l'appareil et de son équipage.

▼ Un « Mickey Ship » du 358th BS/303rd BG accidenté à Molesworth le 7 décembre 1944. Ce B-17G-20-VE, baptisé MERCY'S MADHOUSE, ne sera pas réparé. Son pilote était le *1st Lieutenant* Werner G. Goering !

la réserve de chasseurs qu'il a constituée patiemment est désormais prête pour le *große Schlag* contre les *Viermots*. Or, Hitler, entrevoyant une possible victoire à l'Ouest, ne peut guère se permettre le luxe de maintenir au sol une telle masse de chasseurs dans l'attente que quelque chose se passe dans le ciel du *Reich*, alors qu'il reste persuadé que, de toute façon, la Luftwaffe ne pourra rien y changer. Cette réserve lui est nécessaire pour appuyer son offensive dans les Ardennes, qui changera de manière spectaculaire la donne militaire et politique à l'Ouest.

Le 1er janvier 1945 sera déclenchée la fameuse opération « Bodenplatte » [5] – le suicide orchestré de la chasse allemande.

À 10h30, une demi-heure après la fin de cette mission, qui était censée changer le cours de la guerre, 850 B-17 et B-24 s'assemblent dans le ciel anglais pour se rendre, comme si de rien n'était, au-dessus de divers objectifs en Allemagne. ■

[5] Cf. *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).

◥ Encore une collision aérienne. Celle-ci implique deux appareils du 525th BS/379 BG au-dessus de Stuttgart le 9 décembre 1944 : le 42-97833 et le 42-97170. Si le premier (Silver Dollar) parvient à se poser en France (moins deux hommes qui ont sauté en parachute), le second (Julie Mae) n'aura pas cette chance ; seuls deux membres de l'équipage du *2nd Lieutenant* Robert Kennewick auront la vie sauve.

▼ Touché par la *Flak*, le B-17G-40-BO 42-97069 du 731st BS/425th BG, baptisé Mon Tête Rouge II, s'écrase près de Bitburg. Les Allemands retrouveront trois cadavres carbonisés à l'intérieur, dont celui du commandant de bord, le *2nd Lieutenant* Lawrence Downey Jr.

CHAPITRE 8

LA MENACE FANTÔME

« Les jets effectuèrent leurs attaques par deux ou trois sur nos six heures, plus bas ou au même niveau, parce que, sous cet angle, ils ressemblaient à des P-51 avec des réservoirs supplémentaires sous les ailes. »

1st Lieutenant W. Griswold Smith, pilote au 349th BS/100th BG, 10 avril 1945.

JUIN 1944 - AVRIL 1945

Si les toutes premières missions du premier chasseur à réaction opérationnel du monde, le Messerschmitt Me 163 Komet, sont menées dès le mois de mai 1944, elles ne sont repérées par les Alliés que peu après le débarquement. Le 10 juin, le *Major General* William E. Kepner, commandant le VIII *Fighter Command*, adresse un télex à toutes les unités de la *Eighth* : « Il faut s'attendre à voir davantage de ces appareils dans un futur proche et à ce qu'ils attaquent les bombardiers par l'arrière en formation ou en vagues successives. »

Certes, c'est bien ce qu'espèrent les Allemands, mais leurs moyens ne sont pas à la hauteur de leurs ambitions. Ils ne disposent alors que d'une vingtaine d'exemplaires de cet intercepteur aux pattes trop courtes et qui s'avère plus dangereux pour ses utilisateurs que pour l'ennemi, et leur autre *Wunderwaffe*, le Messerschmitt Me 262, est enlisé dans de graves problèmes de mise au point et de pénurie de matériaux stratégiques [1].

▲ Le B-17G-55-DL 44-6608 (XR-A) du 349th BS/100th FG s'apprête à larguer ses bombes sur l'Allemagne. Il survivra à ses sept mois d'opérations au sein du tristement célèbre BLOODY HUNDREDTH.

Les Américains constatent que, depuis le début du second semestre de l'année 1944, les Allemands tentent de reprendre la main dans les cieux du *Reich*. Les chiffres qui leur parviennent concernant la production aéronautique montrent que les chasseurs bénéficient désormais de la plus haute priorité. Ils se rendent bien compte que la Luftwaffe envoie des formations de plus en plus importantes à la rencontre de leurs expéditions. Cependant, s'ils considèrent l'accroissement quantitatif de la Luftwaffe comme un nouveau défi, qu'ils sont certains de relever victorieusement, ils sont beaucoup plus inquiets à propos de l'accroissement qualitatif du matériel, en particulier l'émergence des nouveaux avions de chasse à réaction qui, selon les propres termes de Spaatz, « donnent [à la Luftwaffe] une évidente supériorité en termes de performances ».

[1] Sur ce sujet, voir *Aéro-Journal* hors-série n° 9 (septembre 2011).

En fait, la menace d'attaques massives de la part des jets allemands, en particulier le redoutable Me 262, ne se matérialisera jamais. Pour différentes raisons, dont l'énumération nous entraînerait hors du cadre de cette étude, l'action des Me 262 sera diluée, et si, en quelques rares circonstances, leur intervention causera des dégâts au sein des formations de B-17, le résultat ne sera certainement pas à la hauteur des espérances du Haut commandement de la Luftwaffe.
De manière préventive, les bombardiers de la *Eighth* ciblent à la fois les usines et les aérodromes directement concernés par les chasseurs à réaction, et les chasseurs sont sensibilisés au ratissage systématique des terrains les abritant, tout particulièrement Osnabrück et ses satellites (Achmer, Hesepe, Hopsten et Rheine), mais aussi Lechfeld et Oranienburg, connus pour servir de repaires aux Me 262.

▲ L'aérodrome d'Achmer sous les bombes (photographié selon l'axe nord-sud) le 24 mars 1945. Situé à 20 km au nord-ouest d'Osnabrück, il est circonscrit entre le *Mittellandkanal* au nord et la voie ferrée à l'est. À l'est de celle-ci, la rivière Hase et le *Stichkanal Osnabrück*, qui se jette dans le *Mittellandkanal*. Le village est au nord de l'aérodrome ; nul doute qu'il a dû bénéficier des largesses des bombardiers américains !

ME 163 VS B-17 AOÛT 1944

16 août 1944. Le I./JG 400 et ses Me 163 B se sont installés la veille à Brandis pour protéger les sites de l'IG Farben autour de Leipzig. Ce jour-là, la *Eighth* dépêche 1 090 *Heavies* sur divers objectifs dans le centre de l'Allemagne (mission n° 556), dont 88 B-17 sur l'usine d'hydrogénation de Böhlen, à une vingtaine de kilomètres de Brandis. Cinq Komet décollent et s'en prennent à une formation des 91st et 305th BG.
Le XK-H du 365th BS/305th BG, piloté par le *1st Lieutenant* Donald M. Waltz, s'encadre dans le collimateur du *Feldwebel* Herbert Straznicky, qui plonge sur les six heures du bombardier à près de 900 km/h.

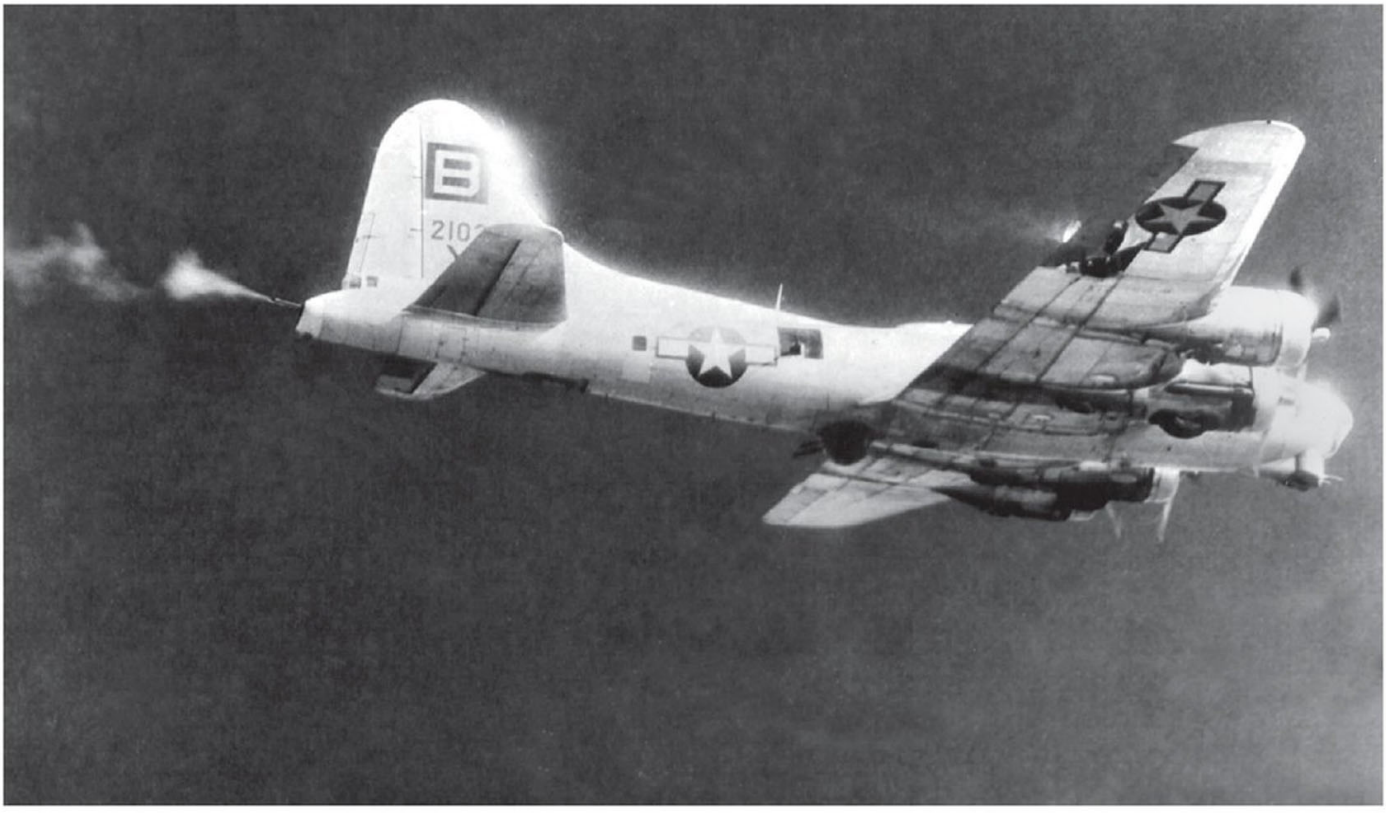
▼ L'équipage du 44-8360 du 365th BS/305th BG. Debout, second en partant de la gauche, le *Captain* Donald M. Waltz, et, accroupi, second en partant de la droite, le *Staff Sergeant* Howard Kaysen.

Le mitrailleur de queue, le *Staff Sergeant* Howard Kaysen, ouvre un feu roulant à partir de 1 000 m de distance. Très déterminé, le pilote allemand s'approche jusqu'à 50 m, puis rompt sur sa gauche en dégageant une épaisse fumée blanche. Victime de son intrépidité, Straznicky, blessé par des éclats dans le bras et la cuisse gauches, doit sauter en parachute.
Le *Leutnant* Hartmut Ryll s'en prend au 42-102609 (XK-B) du même *Squadron*, piloté par le *2nd Lieutenant* Charles J. Laverdierre, et arrive, lui aussi, en piqué à très haute vitesse sur les six heures du B-17. Pris de panique, le mitrailleur de queue (*Sergeant* Salvatore W. Pepitone) saute ; il sera fait prisonnier. Les obus du Me 163 mettent les moteurs n° 2 et 3 hors d'état et tuent le mitrailleur du sabord droit (*Sergeant* Leroy B. Marsh). Revenant pour une seconde passe à deux heures, le Komet fait exploser la tourelle ventrale, éjectant dans le vide le mitrailleur (*Sergeant* Donald E. Gaugh) qui, comme la quasi-totalité de ses collègues à ce poste, ne portait pas son parachute. Ryll sera crédité de la victoire, mais c'était sans compter sur l'incroyable capacité du Fortress à encaisser les coups [2]. Laverdierre :

[2] Considéré comme trop endommagé pour être réparé, l'appareil sera envoyé au pilon.

[3] C'est vraisemblable, puisque cette victoire n'a pas été homologuée à Ryll.

du IV.(*Sturm*)/JG 3, le B-17G-25-BO 42-31636 (OUTHOUSE MOUSE) du 323rd BS/91st BG. Le pilote allemand n'aura pas le temps de revendiquer une seconde victoire ; il sera abattu et tué par deux Mustang du 359th FG. OUTHOUSE MOUSE rentrera aux USA et ne sera livré aux ferrailleurs qu'en 1963 !
Le 24 août, remis de ses émotions, Herbert Straznicky décolle en compagnie de sept autres Komet et grimpe à la rencontre d'une formation de B-17 se dirigeant vers les principaux sites d'hydrogénation dans le centre de l'Allemagne (mission n° 568). Straznicky se rue sur le 42-31771 (PY-R), aux mains du *2nd Lieutenant* Steve Nagy, appartenant au 407th BS/92nd BG, arrivant sur ses dix heures haut et s'approchant jusqu'à 700 m avant d'ouvrir le feu. Sa rafale pulvérise le moteur n° 4, et le Fortress pique instantanément du nez. Selon certains témoins, il aurait été achevé par un Bf 109 [3]. Quoi qu'il en soit, l'avion explose vers 3 000 m au-dessus de Lindenthal, entraînant cinq hommes dans la mort (dont le pilote).
Pendant ce temps, le *Leutnant* Siegfried Schubert s'est laissé entraîné dans un piqué trop rapide et est



▲ Le 42-102560, piloté par le *1st Lieutenant* N. F. Day du 334th BS/95th BG, a maille à partir avec deux Me 163 le 7 octobre 1945. Le *Leutnant* Hans Bott et le *Feldwebel* Herbert Straznicky l'endommagent au point que le premier revendiquera la victoire. On note d'ailleurs les réparations effectuées à l'extrémité de l'aile droite. L'appareil sera porté disparu avec un autre équipage le 30 novembre 1944.

« On a éteint le début d'incendie du n° 2 et mis celui-ci et le n° 3 en drapeau. Perdant vitesse et altitude, on a été rapidement décrochés de la formation. Deux Mustang sont arrivés pour nous servir de nounous, mais ils ne sont pas restés longtemps, d'abord, parce qu'ils avaient beaucoup de mal à voler aussi lentement que nous, et ensuite, parce qu'ils ont estimé que nous étions hors de danger. Et en effet, nous avons regagné Chelveston à basse altitude, après avoir balancé par-dessus bord tout ce qui n'était pas indispensable. [...] Lors du débriefing, j'ai expliqué à l'officier de renseignement que j'avais été stupéfait par la puissance de frappe de cette espèce d'aile volante en forme de chauve-souris. Elle évoluait à une telle vitesse qu'aucun de nos mitrailleurs n'avait été capable de la suivre. »
Cependant, Ryll n'a pas terminé sa mission et avise un bombardier déjà endommagé par les Fw 190

maintenant confronté à la barrière sonique. Il réussit à reprendre le contrôle de son Me 163 et revient dans les environs de Weimar, où le 457th BG commence son approche sur l'objectif. Il avise le 42-97571 du *1st Lieutenant* Winfred L. Pugh (750th BS) qu'il attaque une première fois par plein arrière. Peu satisfait de sa passe, Schubert revient sur les dix heures du bombardier et s'en approche au maximum avant d'ouvrir le feu à nouveau. Cette fois, il fait mouche. Un témoin rapporte la chute du 42-97571 :
« À 12h12, il a perdu 60 m d'altitude et s'est mis à descendre en spirale. Tout de suite après, on a vu un homme sauter en parachute. L'avion a encore fait deux tours, il a décroché, puis il est tombé en vrille. L'aile gauche était la proie des flammes, et les moteurs n° 2 et 3 ont semblé également en feu. Une aile a explosé entre 1 500 et 3 000 m. »

▲ Le 18 mars 1945, la *Flak* s'est montrée très active – et très précise – pour défendre sa capitale, comme peut en attester l'équipage du *1st Lieutenant* Richard C. Berryman qui était à bord du 43-38600 (568th BS/390th BG). Sur les neuf hommes, seuls quatre ont pu évacuer ; un sera fait prisonnier, les autres tomberont dans les lignes soviétiques près de Grodzisk Mazowiecki (Grätz). L'un de ceux-ci déclarera : « Les Russes ont pensé que j'étais un parachutiste ennemi et ils m'ont passé à tabac. Quand ils ont découvert que j'étais Américain, ils m'ont traité comme un roi. Mais j'ai vraiment cru que ma dernière heure était venue. »

Quatre hommes s'en sortent vivants (dont le pilote) et sont cueillis à leur descente près de Hartmansdorf. Deux autres Me 163 se présentent à leur tour. L'un des deux ouvre le feu sur le WF-P (*2nd Lieutenant* Eddie Arnold Jr.) sur ses sept heures, manquant de décrocher au moment où il dégage. Il revient dans le circuit, mais cible le 43-38146 du *2nd Lieutenant* Paul M. Dabney (366th BS/305th BG), le criblant d'obus au cours de sa passe effectuée depuis ses neuf heures haut. Une fois celle-ci terminée, le Komet remet les gaz et grimpe à la verticale, tandis que le B-17 plonge vers sa fin ; les neuf membres de l'équipage sautent en parachute au-dessus de Leipzig.

Le *Feldwebel* Siegfried Schubert est officiellement crédité de deux B-17 (en deux minutes !) et le *Leutnant* Hans Bott d'un HSS, mais le *Feldwebel* Rudolf Zimmermann est tué dans l'explosion de son Komet à l'atterrissage. Comme on le voit, les revendications allemandes coïncident avec les pertes américaines.

Les rencontres entre les Me 163 et les B-17 se poursuivent de manière sporadique jusqu'en mars 1945 [4], en fonction de la disponibilité des avions et du carburant, mais la plupart d'entre elles restent très décevantes pour les Allemands : seuls 12 Fortress sont homologués au I./JG 400. Même en ajoutant les 4 victoires obtenues aux dépens d'autres types alliés, avec la disparition de 29 de ses pilotes, le bilan du Komet est fortement déséquilibré. Cette *Wunderwaffe*, qui a fait trembler un moment les chefs de l'Air Force, n'aura finalement été qu'une menace fantôme.

[4] Notamment le 11 septembre 194, quand deux Fortress sont homologués au-dessus de Brandis.

ME 262 VS B-17 18 MARS 1945

La première rencontre « officielle » entre un Me 262 et un B-17 se situe le 15 août 1944, quand le *Feldwebel* Helmut Lennartz, de l'*Erprobungskommando 262*, rencontre un Fortress isolé, volant à basse altitude, et le descend près de Stuttgart. Malheureusement, nous n'avons pas pu identifier sa victime putative : la mission n° 554 a dispatché 219 B-17 contre les aérodromes de Cologne, Francfort et Wiesbaden, et 298 autres au-dessus de la Hollande – soit entre 150 et 300 km au nord-ouest de Stuttgart. On en pensera ce que l'on veut.

Dans la mesure où, dans l'espace qui nous est imparti, il n'est pas possible de recenser tous les combats ayant mis aux prises les Me 262 et les B-17, nous nous arrêterons sur deux face-à-face significatifs. Commençons avec la mission n° 894.

Le 18 mars 1945, sur les 1 329 bombardiers mis en l'air par la *Eighth*, 421 s'en prennent à la gare de l'Est (*Schlesischer Banhof*) à Berlin, tandis que 14 autres attaquent des objectifs d'opportunité. Dans le même temps, 495 Fortress bombardent une gare de triage au nord de la capitale.

Trente-sept Me 262 de la JG 7 décollent de Kaltenkirchen et de Brandebourg-Briest. Ils réservent une sacrée surprise aux *Viermots*. Pour la première fois au monde, des avions de chasse sont armés de fusées air-air : la R4M (pour *Rakete 4 kg Minenkopf* ou fusée à tête explosive de 4 kg).

▲ Mission sur Berlin pour ces B-17 du 324th BS/91st BG. En haut à gauche, le 43-38772 (SWEET FRIDA), qui survivra à la guerre.

Pouvant être lancée jusqu'à 1 800 m de sa cible, soit hors de portée des mitrailleurs ennemis, elle se caractérise par une précision encore insuffisante, bien que largement supérieure à celle des roquettes air-sol alliées. De ce fait, les chasseurs préfèrent s'approcher à 600 m pour obtenir un effet de dispersion permettant de couvrir la surface d'un bombardier lourd (environ 35 m²). Les pilotes de la JG 7 revendiquent 16 B-17 (et 3 P-51) pour ce qui est leur véritable heure de gloire à bord du Me 262. La *Eighth* avoue que 12 bombardiers ont été abattus et 14 rayés des contrôles au retour, tandis que 4 autres, trop endommagés pour revenir en Angleterre, se sont posés dans les lignes soviétiques. Néanmoins, la *Flak* a aussi frappé très fort, et nous n'avons pu retrouver que 5 B-17 dont il est assuré qu'ils sont tombés victimes des chasseurs à réaction ; toutefois, il faut aussi tenir compte du fait que l'emploi des R4M était nouveau pour les Américains et que s'ils n'ont pas vu le départ des fusées, ils ont très bien pu imputer à la *Flak* la disparition d'un avion touché par les 262.

Parmi les pertes figure le B-17G-65-BO 43-37521 (SKYWAY CHARIOT), piloté par le *1st Lieutenant* Rollie C. King du 351st BS/100th BG. Le navigateur, le *Flight Officer* John W. Spencer, raconte la fin prématurée de sa mission :

« Tout s'est bien passé jusqu'au virage à l'IP. Deux minutes plus tard, nous avons été touchés par un Me 262 qui a arraché la quasi-totalité du stabilo gauche. On a subi une deuxième attaque au milieu de notre *bomb run*, mais sans dommage supplémentaire. Après la première attaque, on a commencé à décrocher, de sorte que quand on est arrivés au-dessus de l'objectif, on était à environ 800 m derrière le reste de la formation. On a largué les bombes sur une zone habitée à 11h25, et, quelque 20 secondes plus tard, il y a eu une terrible explosion qui a semblé provenir de l'arrière.

▲ Après sa rencontre avec des Me 262 au-dessus de Berlin le 3 février 1945, le *1st Lieutenant* Craig P. Greason devra aller poser d'urgence LADY B GOOD (43-38594) du 749th BS/457th BG à Ypres. On note les dégâts que pouvait occasionner un obus de 30 mm.

D'où je me trouvais, dans le nez, je pouvais apercevoir de la fumée sortant de sous le siège du pilote.

« La situation était alors la suivante : les commandes avaient été sectionnées, l'interphone était hors d'usage, et l'aile droite était en feu. Juste avant la perte du système de communication, chacun avait signalé qu'il allait bien. J'ai passé la tête dans l'astrodôme pour voir ce qui se passait dans le poste de pilotage, et le pilote m'a fait signe de sauter. J'ai tendu son parachute à mon "togglier [5]" et ai enfilé le mien. Pas vraiment persuadé d'avoir envie de sauter, j'ai jeté à nouveau un œil par l'astrodôme et j'ai vu que les deux pilotes se préparaient à évacuer. Et en regardant l'aile droite, qui était en proie aux flammes, j'ai décidé qu'il était temps de partir d'ici. »

Dans sa déposition, le pilote, Rollie King, apporte quelques précisions contradictoires :

« La première passe a détruit la dérive et le poste de tir arrière, tuant le mitrailleur. Lors de la seconde, nous avons subi de graves avaries, et pratiquement toutes les commandes ont été sectionnées. J'ai demandé au radio de vérifier l'état des membres de l'équipage, mais je n'ai eu aucun retour. Au cours de la troisième passe des chasseurs, nous avons encaissé un coup sévère près de l'avant, qui a détruit toutes nos commandes et entraîné l'appareil dans une vrille violente. J'étais certain que je ne parviendrais pas à reprendre le contrôle de l'avion à cause de la perte des commandes et j'ai donné l'ordre d'évacuation. »

SKYWAY CHARIOT s'écrase près de Tangermünde ; on compte trois tués et six prisonniers.

Le 43-38203 du 749th BS/457th BG (*2nd Lieutenant* John W. Schwikart) constitue une autre proie de la JG 7, ainsi que le rapporte un témoin oculaire :

« Trois Me 262 ont attaqué en piqué la section haute du *Squadron*. Le n° 203 volait en numéro trois. Les avions ennemis ont attaqué par l'arrière, chacun tirant sur un appareil. Le n° 203 a continué à voler normalement après la passe, puis son moteur n° 2 a brusquement pris feu. Il a piqué brutalement, puis a disparu de notre vue dans les nuages. »

Il ira s'écraser dans Berlin, et les neuf hommes d'équipage seront faits prisonniers.

Les trois autres victimes dûment attestées des Me 262 sont les 43-38607 (613th BS/401st BG), 43-38861 (351st BS/100th BG) et 44-8717 (418th BS/100th BG), mais le doute existe pour au moins quatre B-17 supplémentaires.

La JG 7 paiera une dure rançon pour ses succès : sept avions abattus, quatre morts et un blessé grave.

ME 262 VS B-17 10 AVRIL 1945

La menace est néanmoins prise très au sérieux par l'état-major américain, qui lance une série de raids contre les aérodromes susceptibles d'accueillir des jets à partir du 21 mars. Ce sont aussi les objectifs principaux de la mission n° 938 du 10 avril 1945 :

- Oranienburg et Rechlin : 139 B-17
- Neuruppin : 144 B-17
- Brandebourg-Briest : 138 B-17
- Zerbst : 75 B-17
- Burg bei Magdebourg : 147 B-17

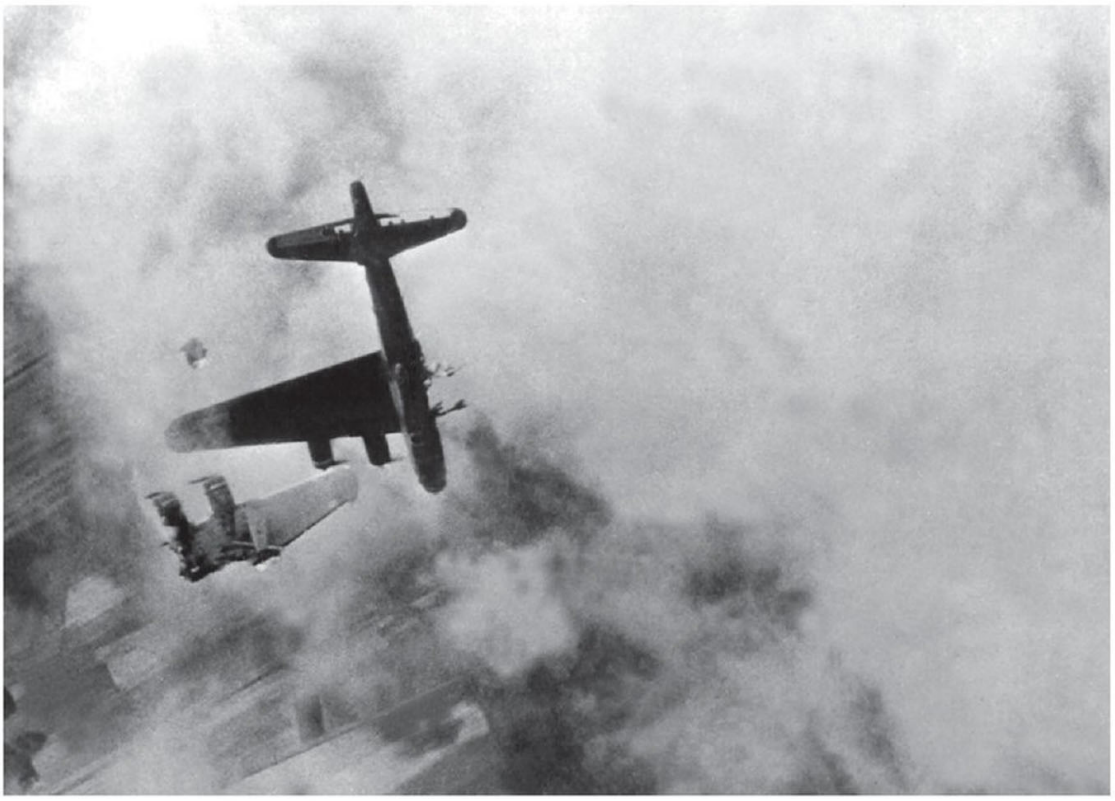
De leur côté, les B-24 bombardent Rechlin, Lärz et Parchim.

La Luftwaffe répond par une sortie en masse de ses avions à réaction : on dénombre au moins 68 sorties des JG 7 et KG(J) 54 [6]. Cette mission est restée gravée dans la mémoire du *1st Lieutenant* W. Griswold Smith, pilote au 349th BS/100th BG [7] :

[5] Le « togglier » est un sous-officier chargé de lancer les bombes. Dans la mesure où, désormais, chaque formation largue ses bombes au « top » donné par le leader, la nécessité de confier cette tâche à un officier spécialisé ne se révèle plus indispensable. De ce fait, l'équipage peut être réduit à neuf, voire huit hommes, ce qui permet d'augmenter la charge de bombes. Le terme « togglier » vient de la contraction de « toggle » (manette) et de « bombardier ». Dans le cas qui nous intéresse ici, le « togglier » était le *Staff Sergeant* Francis S. Gordon.

[6] On ne connaît pas le nombre de sorties de la JV 44.

[7] *Through Blue Skies to Hell, America's "Bloody 100th" in the Air War over Germany* – E. M. Sion – Casemate Publishers, Havertown, 2011.



◀ Ce B-17 du 91st BG plonge vers son sinistre destin au-dessus de l'Allemagne. Il s'agit, selon toute vraisemblance, de WEE WILLIE, le B-17G-15-BO 423133, piloté par le *1st Lieutenant* Robert E. Fuller du 322nd BS/91st BG, descendu au-dessus de Stendahl le 8 avril 1945. Bien que les témoignages divergent, il semble néanmoins qu'il ait été victime d'un Me 262 du I./KG(J) 54. Cela ne fera aucune différence pour les neuf hommes de l'équipage, qui périront tous.

[8] Cela semble peu probable, le réacteur du Me 262 était pratiquement impossible à rallumer en vol en raison d'un phénomène de pompage.

« La mission du 10 avril sur Burg, près de Magdebourg, fut la pire de toutes. Une fois encore, notre objectif était les jets allemands. Nous volions dans le *Squadron* bas du 100th *Bomb Group* – la pire place possible. Les jets effectuèrent leurs attaques par deux ou trois sur nos six heures, plus bas ou au même niveau, parce que, sous cet angle, ils ressemblaient à des P-51 avec des réservoirs supplémentaires sous les ailes. Les mitrailleurs hésitaient à tirer tant qu'ils ne s'approchaient pas trop dangereusement. Ils arrivaient réacteurs coupés, ouvraient le feu, rallumaient leurs réacteurs [8] et disparaissaient à une vitesse hallucinante.

« Je me rappelle qu'ils firent plusieurs passes sur nos six heures. Je me rappelle très bien avoir vu deux zincs tomber en flammes. Je crois que deux autres furent fortement endommagés et durent quitter la formation ; un ou deux avaient déjà fait demi-tour un peu plus tôt. De ce fait, nous n'étions plus très nombreux quand nous survolâmes l'objectif. Le *Lieutenant* Reeves [*sic*], dont c'était la première mission, volait juste devant moi, un peu plus haut ; il s'enflamma à la première passe des jets, et une aile se détacha. Ils firent quelques trous dans notre taxi aussi, mais personne ne fut blessé. »

Le *2nd Lieutenant* Delbert D. Reeve pilotait le 43-38840, qui ira s'écraser à Zobbenitz, près de Calvörde, faisant huit tués (un membre de l'équipage réussira à s'évader).

C'est le premier des dix B-17 que nous avons formellement identifiés comme étant tombés victimes des 262. Dans l'ordre de leur *Call-sign Number*, les neuf autres sont les suivants :

➔ **43-37851 :** *2nd Lieutenant* Henry J. McFadden, 523rd BS/379th BG. Les neuf hommes de l'équipage sautent près de Lüneburg ; soit ils s'évaderont, soit ils seront rapidement libérés par les troupes alliées.

« À cinq minutes de l'objectif, l'avion n° 43-37851 a été attaqué par le ME-262. Un coup direct a arraché à peu près 50 cm de l'empennage vertical, et le moteur n° 1 a été mis hors service. L'appareil a entamé une lente vrille à plat, perdant de l'altitude à environ 150 m par minute. Il a ensuite été touché par un obus de *Flak*, et l'ordre d'abandon a été donné. »

➔ **43-38606 (MOONLIGHT MISSION) :** *2nd Lieutenant* Thomas P. Thompson Jr., 748th BS/457th BG. Cinq tués et quatre prisonniers. Les survivants ont été éjectés quand l'appareil a explosé en vol.

« Trois ou quatre Me-262 ont attaqué le groupe plein arrière à 14h55, juste après le lancer des bombes. L'un d'eux a attaqué le n° 606. Il a immédiatement piqué du nez. Quand il a quitté la formation, il ne semblait pas avoir subi de gros dommages, mais après quelques minutes, il a pris feu, une aile s'est détachée, et il a explosé à 4 500 m. »

➔ **43-38963 (*Mickey-ship*) :** *1st Lieutenant* Lawrence L. Bazin, 351st BS/100th BG. Il s'écrase du côté de Klötze, faisant cinq tués et cinq prisonniers (un évadé).

« L'appareil n° 43-38963 a été forcé de quitter la formation avec l'hélice du n° 2 en drapeau. Il essayait de reprendre sa place quand il a été attaqué par deux Me 262. Il a été touché à l'aile droite, dont un gros morceau a été arraché. Puis les moteurs n° 3 et 4 ont pris feu, et l'appareil a plongé sur sa droite. Tandis qu'il piquait, l'incendie s'est propagé, et on pense qu'il a explosé en arrivant au sol. Aucun parachute n'a été observé. »

➔ **43-39003 :** *1st Lieutenant* Walter H. Howard, 524th BS/379th BG. L'appareil a explosé avant d'atteindre le sol près de Berlin, faisant trois morts et huit prisonniers.

« Touché par un ME-262. Moteurs n° 3 et 4 en feu. Empennage horizontal droit fracassé. L'appareil a basculé sur sa droite et est parti en vrille. »

➔ **44-6913 (QUEEN OF HEARTS) :** *2nd Lieutenant* Edward L. Sell, 837th BS/487th BG. Dix prisonniers (quatre évadés). L'avion s'écrase à Zobbenitz.

« Juste avant l'IP, le n° 913 a été lâché par le reste de la formation. Alors qu'il essayait de recoller, la formation a été attaquée par un Me 262. Le mitrailleur de queue de l'avion de tête a vu deux rafales atteindre les sabords des deux côtés. L'appareil n'a pas pris feu et est resté au contact de la formation pendant quelques minutes. Puis il a basculé sur sa gauche, perdant de l'altitude petit à petit. Il semblait sous contrôle, et ses quatre moteurs tournaient normalement quand on l'a perdu de vue. »

➔ **44-8368 (*Mickey-ship*) :** *Captain* Melvin M. Fox, 759th BS/457th BG. Un tué et neuf prisonniers.

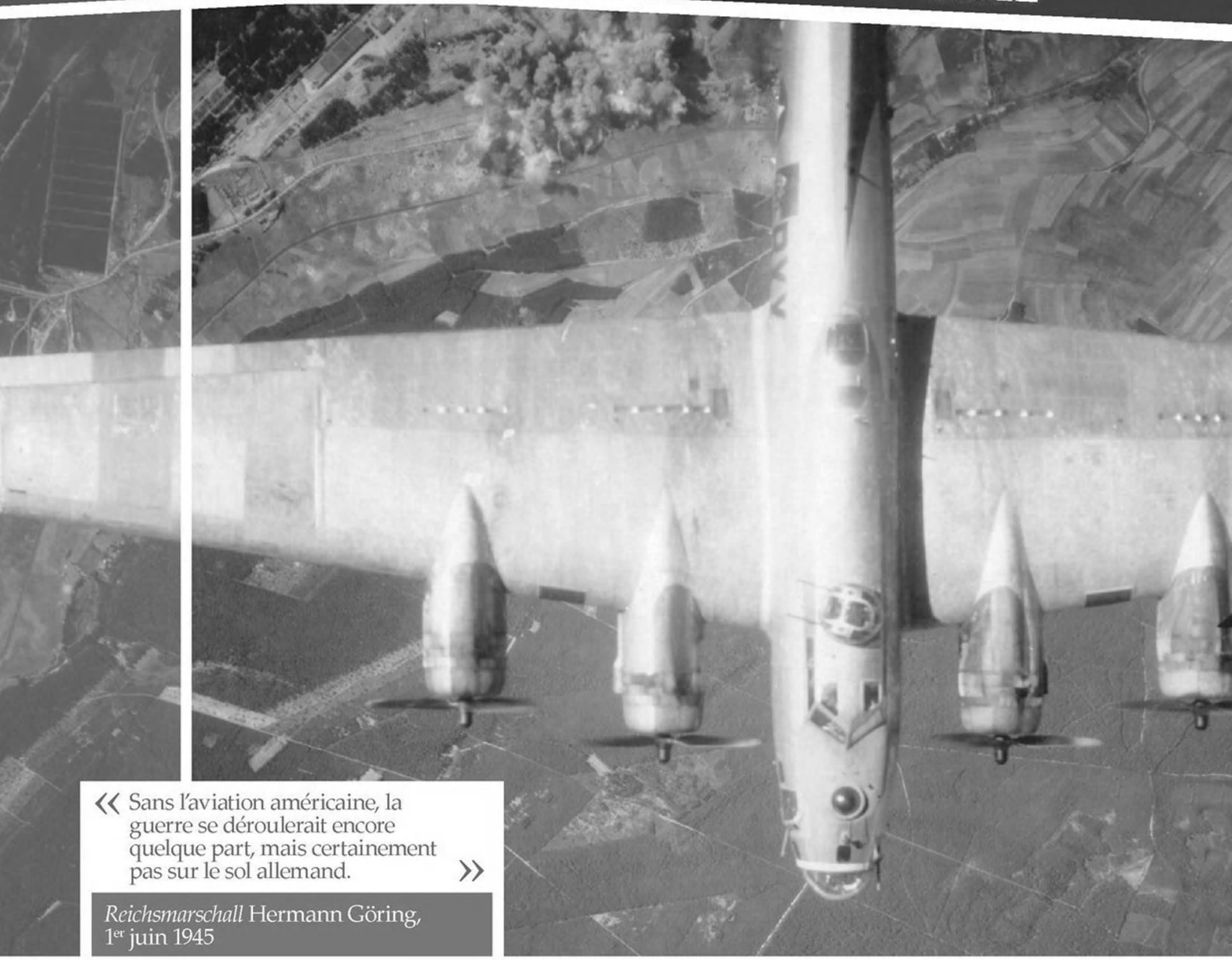
« Le n° 368 menait la section de tête du *Squadron*. Trois ou quatre ME-262 ont attaqué le groupe par l'arrière juste après le virage qui a suivi le bombardement. L'aile gauche a été déchirée sur un mètre vingt à un mètre cinquante entre les moteurs n° 1 et 2. On pouvait apercevoir un début d'incendie à l'intérieur de la fente. Quelqu'un a appelé le leader par VHF et le lui a signalé. Le n° 368 a abaissé son train et a quitté la formation. Il était 14h57, quatre minutes après le bombardement. Peu après, il a remonté son train et tenté de rejoindre la formation par un long virage. À la moitié, il a décroché en vrille et a explosé en vol un peu plus bas. »

➔ **44-8427 (Henn's Revenge) :** *2nd Lieutenant* Robert I. Murray, 358th BS/303rd BG. Huit tués, un prisonnier.
« L'avion n° 427 a été l'objet de nombreuses attaques de la part de Me 262 par l'arrière. Un incendie a éclaté entre les moteurs n° 3 et 4. L'appareil est resté en formation pendant quelques secondes, puis s'est cabré et a dérapé sur le flanc avant de plonger. »
➔ **44-8702 (Forever Amber) :** *Flight Officer* Max C. Hauenstein, 836th BS/487th BG. Sept prisonniers, un tué, un évadé (le pilote). Avion tombé près de Burg.
« Des obus ont criblé la queue, la dérive et l'aile droite. Un incendie s'est déclaré au moteur n° 3, et les flammes se sont propagées jusqu'à la queue. L'appareil est resté en formation pendant quelque temps, puis a perdu de l'altitude et s'est fait distancer. Le moteur a explosé, et, selon certains témoins, l'aile droite s'est détachée. Il est tombé en feuille morte en proie aux flammes. L'équipage de l'avion n° 702 a signalé que les chasseurs ennemis ont mitraillé les parachutes. »
➔ **44-8808 (*Mickey-ship*) :** *1st Lieutenant* Lawrence H. McGinnes, 838th BS/487th BG. Avion tombé près de Tangermünde (sur la rive gauche de l'Elbe), deux tués, huit prisonniers (dont trois évadés).
« L'appareil a été touché sur le flanc droit par les tirs d'avions ennemis. Le poste de pilotage était en proie à un violent incendie, et des flammes sortaient par les fenêtres du cockpit. Un parachute s'est ouvert juste après l'attaque. L'appareil a quitté la formation et volé à la même altitude et parallèlement à celle-ci, jusqu'à ce qu'il amorce une descente par un lent virage sur sa gauche. Il a tiré deux jeux de fusées rouges et vertes avant de disparaître à notre vue. »
Capturés par une patrouille, le *2nd Lieutenant* George E. Lopez, bombardier, et deux de ses équipiers sont séparés du reste de l'équipage. Avec l'aide d'un officier britannique, Lopez réussit à persuader les gardes allemands d'aller se cacher dans les bois et d'attendre l'arrivée des armées alliées. Les trois hommes seront de retour à Lavenham le 15 avril !

À noter que le 44-8699 (N8-Q) du 600th BS/398th BG (*2nd Lieutenant* Dawn A. Woodmansee), atteint par une R4M au-dessus d'Oranienburg, réussira à se poser sur la base de la RAF à Manston ; il sera réparé et retournera aux USA après la fin de la guerre.
Dix B-17 abattus et un gravement avarié, ces pertes correspondent, dans une proportion tout à fait satisfaisante, aux dix-sept revendiqués par les avions à réaction allemands. Si cette journée marque le record de victoires homologuées aux Me 262 – 28 en tout –, elle consacre également la quasi-disparition des deux escadres engagées, décimées dans le ciel comme au sol, à tel point que les Américains feront de ce 10 avril le jour du « grand massacre des jets ».
On notera trois points de détail :
– depuis le début de l'année 1944, l'équipage a été réduit à neuf hommes, sauf sur les *Mickey-ships*, qui ont besoin d'un opérateur pour le radar de bombardement H_2X ;
– les besoins en navigants de la *Eighth* sont alors tels que le niveau de qualification a été réduit, puisque l'on trouve des *Flight Officers*, un grade que l'on peut assimiler à celui d'aspirant, ainsi que des sous-officiers chargés de larguer les bombes sur l'ordre du leader de la formation et que l'on appelle « toggliers » (voir note 5) ;
– comme au sein de certains *Bombardment Groups*, qui ont la chance de disposer de deux équipages par avion, les B-17 sont mis en pool et ne sont désormais plus affectés spécifiquement à un équipage particulier, beaucoup d'appareils ne portent pas de noms de baptême.
C'est le chant du cygne pour les *Wunderwaffen*.
Il est incontestable que si les Allemands avaient pu en aligner un plus grand nombre – et de préférence six mois plus tôt –, le sort de la guerre aérienne en Europe aurait pu en être fortement affecté, justifiant à la fois le fol espoir que les dirigeants nazis mettaient en elles et les fortes craintes des états-majors alliés devant cette menace de première grandeur. Dire qu'il aurait pu être différent relève néanmoins de la science-fiction. ■

◣ Obertraubling après le passage de la *Eighth Air Force* le 10 avril 1945. Autant dans le ciel qu'au sol, les chasseurs à réaction allemands ont été l'objet d'une traque impitoyable de la part de l'aviation américaine.

MISSION ACCOMPLIE



« Sans l'aviation américaine, la guerre se déroulerait encore quelque part, mais certainement pas sur le sol allemand. »

Reichsmarschall Hermann Göring, 1er juin 1945

JANVIER - MAI 1945

Après l'épisode des chasseurs à réaction allemands, qui nous a entraînés de juin 1944 à avril 1945, revenons au moment où s'ouvre la dernière année du conflit.

UN GOÛT DE TROP PEU

Début janvier 1945, la *Eighth Air Force* est devenue une organisation tentaculaire, avec peu d'équivalents au sein de toutes les autres forces aériennes belligérantes. Elle aligne alors 2 799 bombardiers lourds et 1 484 chasseurs, servis par 182 045 officiers, sous-officiers et soldats. Elle est désormais « à bloc » en ce qui concerne les *Bombardment Groups* sur B-17, au nombre de 26 depuis l'entrée en lice du petit dernier, le 493rd BG (août 1944) ; elle compte aussi 14 groupes sur B-24, dont un est affecté aux « Carpetbaggers », et 15 groupes de chasse, tous sur P-51, sauf le fameux 56th FG, toujours sur P-47.

Malgré – et peut-être à cause de – l'étalement d'une telle puissance, les états-majors alliés font grise mine. En dépit de l'échec de la contre-offensive allemande dans les Ardennes et des déroutes continuelles de la chasse allemande, contrairement à ce qu'ils ont cru, la guerre pourrait bien se prolonger plus longtemps que prévu, certains craignant même que ce ne soit au-delà de 1945. Arnold se demande si l'Air Force n'a pas voulu trop en faire et trop vite. La capacité de résilience des industries aéronautique et pétrochimique allemandes a manifestement été sous-estimée. Spaatz écrira :

◢ Deenethorpe sous la neige, janvier 1945. La base accueille le 401st BG, et les alvéoles que l'on voit ici sont celles du 615th BS. Au premier plan, le B-17G-80-BO baptisé DUKE'S MIXTURE.

« Nous nous battons maintenant à cinq contre un et, cependant, malgré nos espoirs, nos anticipations, nos rêves et nos plans, nous n'avons pas encore été capables de capitaliser comme nous l'aurions dû. Il se peut que nous ne réussissions pas à faire capituler l'Allemagne par des attaques aériennes, mais d'un autre côté, avec une telle puissance de frappe, il me semble que nous devrions obtenir des résultats bien meilleurs et beaucoup plus décisifs que ce que nous obtenons aujourd'hui. »
Le 8 janvier 1945, Eisenhower suspend l'utilisation des bombardiers stratégiques pour appuyer les opérations terrestres, offrant ainsi un répit inespéré aux Allemands pour progresser dans le domaine de la construction de leurs armes de représailles (V-1 et V-2) et d'avions à réaction, tandis que les usines de roulements à billes sont à nouveau opérationnelles.
Les Américains auraient pourtant tort de s'inquiéter outre mesure. Tandis que l'Armée rouge capture un par un tous les centres pétroliers situés en Hongrie, en Pologne et en Silésie, les usines de carburant synthétique dans le centre de l'Allemagne et en Autriche, et celles de benzol dans la Ruhr – tout ce qu'il reste au III. *Reich* pour nourrir sa machine de guerre –, sont l'objet d'un violent matraquage de la part des USSTAF, réduisant à néant les efforts de Speer et Geilenberg. De 11 000 tonnes en décembre 1944, la production d'essence synthétique chute à 500 tonnes en février 1945, puis à 40 en mars. Le robinet est définitivement tari en avril. Au cours des derniers mois de la guerre, l'industrie allemande, dispersée et enterrée, livrera des milliers de chasseurs et de chars, des dizaines de *U-Boote* de la dernière génération, mais n'aura plus une goutte de carburant pour les faire voler, rouler ou naviguer.

« RÉORIENTATION »

Le 30 janvier, les *Combined Chiefs of Staff* (CCS) se rencontrent à Malte afin de préparer la conférence de Yalta. À l'Ouest, les Alliés s'apprêtent à reprendre leur marche vers le Rhin, mais les progrès les plus encourageants sont ceux de l'Armée rouge en Silésie et en Prusse-Orientale, qui leur ouvrent la route de Berlin. Anticipant la demande de Staline, le CCS décide de jeter le gros des bombardiers lourds dans la bataille à l'Est pour bloquer l'arrivée de renforts en neutralisant les principaux nœuds de communication, en particulier Berlin, Dresde, Chemnitz, Leipzig et Cottbus.

◤ Un B-17G du 338th BS/96th BG en train de bombarder la gare de triage de Grafenwöhr, au sud-est de Bayreuth (Bavière), le 8 avril 1945. Après la guerre, cette ville abritera un important centre d'entraînement de GIs.

▶ Photographié à Glatton le 1er janvier 1945, MISSION MAID, le B-17G-25-DL 42-38021 du 751st BS/457th BG, fête sa 75e mission de guerre. Après un accident en février 1945, l'appareil est déclaré « war weary », mais il reprendra du service dans le secours en mer ; il rentrera aux États-Unis en juillet 1945.

▲ Le B-17G-90-BO 43-38673 du 545th BS/384th BG (JD-L) en train de larguer ses bombes sur Nuremberg le 20 février 1945.

Questionné par le *Major General* Laurence S. Kuter [1], qui veut savoir si cette décision implique un bombardement sans discrimination des villes allemandes et de leurs populations – une option que l'Air Force a toujours rejetée –, Spaatz répond qu'il ne s'agit pas d'un « changement de priorités, mais d'une réorientation. Nous ne bombardons pas les villes aveuglément, mais nous attaquons les installations de transport à l'intérieur de ces villes à la demande des Russes qui nous l'ont demandé et qui semblent apprécier notre concours ». Toutefois, les historiographes américains [2] apportent quelques informations qui se démarquent de la « langue de bois officielle » de l'époque : « On espérait d'une certaine manière que d'importants raids aériens augmenteraient la panique et la confusion qui régnaient déjà dans ces villes, dont la population était terrifiée par la rapidité de l'avance des Russes et qui se remplissaient de milliers de réfugiés. Créer le chaos dans Berlin, en particulier, pourrait avoir un effet décisif sur la désintégration du régime hitlérien. »

Coller dans les pattes de renforts militaires potentiels des milliers de réfugiés et de sans-abri, au milieu de tas de gravats – quand bien même le but n'est pas de s'en prendre directement aux civils mais de favoriser

[1] Bras droit d'Arnold, alors malade, il participera également à la conférence de Yalta.

[2] *The Army Air Forces in World War II – III - Europe : Argument to V-E Day* – W. F. Craven & J. L. Cate – University of Chicago Press, 1951.

▼ Le B-17G-90-BO 43-38477 du 327th BS/92nd BG sur la base enneigée de Podington en janvier 1945.

l'avance de l'Armée rouge –, tutoie la définition de « raid de terreur », dont les nazis s'étaient fait une spécialité au début de la guerre. Le 3 février, la *Eighth* mène son expédition la plus dévastatrice sur la capitale du *Reich*. Pas moins de 1 370 B-17 y participent, ravageant les ministères de l'Air, des Affaires étrangères et de la Propagande, les QG de l'OKW et de la *Gestapo*, ainsi que la Chancellerie. Dans cette ville, qui a accueilli plusieurs centaines de milliers de réfugiés fuyant les territoires menacés par les Soviétiques, les dégâts collatéraux sont considérables, certaines sources citant le nombre de 25 000 morts parmi les civils.

LE MARTYRE DE DRESDE

Alternant ses priorités entre « sa » guerre stratégique contre les industries pétrolières et aéronautiques et les exigences des politiques de donner un coup de pouce aux Soviétiques – le tout animé de la volonté d'en finir au plus vite avec l'Allemagne nazie –, la *Eighth* va se retrouver au cœur d'une vive polémique.

Dans le cadre défini par le CCS en préambule à la conférence de Yalta, la ville de Dresde arrive en seconde position après Berlin. La capitale ayant été traitée, c'est au tour de la « Florence de l'Elbe », une ville jusque-là épargnée tant par la RAF que l'USAAF en raison de sa richesse culturelle – un peu comme le sera Hiroshima jusqu'à un certain 6 août 1945 !

La controverse sur le bien-fondé du raid sur Dresde repose sur le fait de savoir si cette cité représentait une cible stratégique, c'est-à-dire si elle hébergeait des industries vitales à l'économie de guerre allemande. Or, comme on l'a vu plus haut, la principale raison qui va déclencher la mission n° 830 du 14 février 1945 est la destruction des lignes de communication (routes et voies ferrées) qui se croisent en son centre et à sa périphérie dans le but d'empêcher les renforts de venir grossir le front de l'Est. Nous verrons plus bas que d'autres considérations sont peut-être aussi entrées en ligne de compte.

Ce jour-là, seuls 311 B-17 sur les 1 377 *Heavies* qui prennent part à cette expédition survolent la gare de triage de Dresde – leur objectif primaire.

ÉVADÉ D'ALLEMAGNE

Le 7 avril 1945, lors de la mission n° 931 qui cible notamment Parchim, le B-17G 43-38593 du 860th BS/493rd BG reçoit plusieurs obus d'un Bf 109 dans la soute à bombes, qui déclenchent un incendie. Le pilote, le 2nd Lieutenant *Warren P. Whitson Jr., donne l'ordre d'évacuation. La suite est racontée par le* 2nd Lieutenant *Robert A. Flesher, bombardier.*

Quand est venu mon tour de quitter l'appareil, la trappe d'évacuation était coincée, et je ne parvenais pas à la rouvrir. Je me suis échappé en sautant par la soute à bombes qui était la proie des flammes. J'ai été sévèrement brûlé au visage, au nez et aux oreilles et ai dû subir un traitement médical par la suite.

J'ai atterri près de Rastow [*un village entre Schwerin et Ludwigslust*]. J'ai été aussitôt entouré par quatre civils qui m'ont fouillé pour chercher une arme, avant de m'entraîner chez le bourgmestre. Ils m'ont fait comprendre qu'ils avaient observé neuf parachutes. Le bourgmestre m'a fait conduire à un QG de la Wehrmacht, superbement camouflé au cœur d'une épaisse forêt.

Le S/Sgt Thomas T. Gardner, notre mitrailleur de queue, et moi-même avons été présentés à un officier, probablement le commandant de la place, qui semblait très courroucé à l'égard du bourgmestre pour nous avoir amenés jusqu'ici. Selon lui, nous aurions dû être abattus à l'instant où nous avons touché le sol, parce que les bombes, que nous avions larguées dans l'urgence, avaient touché une école et avaient tué un certain nombre d'enfants. Il nous a demandé de nous déshabiller complètement, puis il nous a fait conduire à l'extérieur pour être fusillés.

À cet instant, un officiel nazi a fait son apparition. Il nous a demandé si nous étions Canadiens et, quand il a compris que nous étions Américains, il a donné l'ordre de nous rendre nos vêtements. On nous a mis un bandeau sur les yeux. Nous avons marché sur près de deux kilomètres et avons été jetés dans une charrette de foin, qui nous a déposés dans une maison qui servait de station radio. Après avoir passé la nuit chacun dans une cellule, nous avons été ramenés au QG, d'où nous avons été expédiés par bus jusqu'à une base de la Luftwaffe.

Nous avons été traités de manière très conviviale. On nous a offert du roastbeef, de la laitue et d'autres mets agréables. Quelques aviateurs sont venus discuter avec moi d'une façon amicale. Leur moral était au plus bas, et ils étaient très remontés contre le parti nazi et les troupes SS. Dans la mesure où ce n'était pas un centre d'interrogation et que personne n'a jamais cherché à tirer le moindre renseignement de nous, j'ai estimé qu'ils ne jouaient pas la comédie pour nous tirer les vers du nez et qu'ils étaient sincères.

Dans la nuit, nous avons été emmenés par train à Stendal, qui était un *Stalag* accueillant les aviateurs alliés pour les interroger. J'y suis resté quatre jours et trois nuits en confinement. On me donnait deux bols de soupe et un morceau de pain noir par jour. Le quatrième jour, j'ai été traîné devant un commandant allemand chargé de mon interrogatoire. Il m'a demandé mon nom, mon grade et mon matricule, que je lui ai fournis. Il a ensuite essayé d'obtenir d'autres informations, comme mon unité, le nom de jeune fille de ma mère, la force aérienne à laquelle j'appartenais, notre objectif et son IP et s'il s'agissait d'un effort maximal. J'ai refusé de répondre à ces questions. Il m'a alors dit que ce n'était qu'un interrogatoire de routine et qu'il connaissait déjà toutes les réponses à ces questions. Ouvrant un tiroir, il a sorti une feuille montrant la photo d'un B-17 portant les marques du 493rd BG et indiquant le nombre de nos avions et leurs codes radio. Ensuite, il a produit un cahier, dont il a tourné les pages jusqu'à ce qu'il tombe sur celles consacrées au 493rd BG. Il m'a montré les numéros de tous nos avions, leurs codes tactiques et le nom de la plupart de nos pilotes et de nos commandants. J'ai noté que le *Major* Sianis, l'ancien commandant du 862nd BS, ne faisait pas partie de sa liste. Il connaissait le nom du Lt. Col. Fitzgerald [1]. Il m'a demandé pourquoi le Col. Helton [2] ne faisait plus partie du groupe. Il m'a ensuite montré la route que nous avions suivie, précisant les horaires des rendez-vous avec la chasse, les horaires de décollage, etc. Il ne m'a pas dit d'où venaient ces informations, mais leur nombre et leur précision étaient incroyables. Il s'est toujours montré très amical, notamment en m'offrant des cigarettes, et a toujours été très respectueux.

Après l'interrogatoire, j'ai été ramené dans ma cellule. Le *Colonel* Crawford [3] du 446th *Bomb Group* s'est arrangé pendant la nuit avec un lieutenant allemand pour organiser notre évasion. Celui-ci lui a donné les clefs de nos cellules, et, peu après, on s'est fait la belle ; nous étions trente, dont un navigateur de la RAF. Le lieutenant allemand et un sergent sont venus avec nous. Nous sommes restés cachés deux jours dans une grange en attendant l'arrivée des Américains. Pendant tout ce temps, les Allemands ont monté la garde pour éviter que notre présence ne soit détectée. Le deal était qu'en contrepartie, nous veillerions à ce qu'ils soient bien traités une fois remis aux mains de nos troupes.

Le 13 avril, nous avons aperçu une colonne en marche dans le lointain, mais nous ne pouvions déterminer s'il s'agissait de soldats amis ou ennemis. Mais quand elle a pris pour cible un FW 190 qui la survolait, nous avons compris qu'il s'agissait des nôtres. Nous avons été recueillis par la 5th *Armoured Division* et avons donné des instructions pour que les deux Allemands soient traités de manière décente.

[1] *Lieutenant Commander* Shepler W. Fitzgerald, commandant en second du 493rd BG, dont il prendra la tête le 5 juin 1945.

[2] *Colonel* Elbert Helton, commandant le 493rd BG entre le 1er novembre 1943 et le 15 février 1945.

[3] Le *Colonel* Troy W. Crawford, commandant du 446th BG, a été abattu le 4 avril à bord d'un Mosquito XVI (NS635) du 25th BG (Rec), vraisemblablement pris pour un Me 262 par des mitrailleurs trop nerveux.

▶ Le B-17G-90-BO 43-38594 (LADY B GOOD) du 749th BS/457th BG doit atterrir en catastrophe à Ypres (Belgique) après avoir été endommagé par la *Flak* au-dessus de Berlin le 3 février 1945. L'appareil sera réparé et renvoyé aux États-Unis. Affecté à ce *Squadron* le 13 septembre 1944, il n'a pas chômé à en croire le nombre de missions inscrites sur le fuselage !

Or, la RAF a frappé la première au cours de la nuit précédente : elle a largué plus de 880 tonnes de bombes, la plupart incendiaires, qui ont ravagé le centre-ville, à tel point que, lorsque se présentent les B-17, les foyers n'ont pas pu être éteints par les pompiers, totalement débordés. Les Américains se repèrent sur les fumées pour poursuivre le massacre. Mais comme les *Mickey-ships* utilisent leur radar H_2X pour ordonner le largage des bombes, celles-ci tombent un peu n'importe où.

Dresde n'est plus qu'un immense tas de gravats fumants ; même à Hambourg ou à Berlin, Britanniques ou Américains n'avaient pas réussi un bombardement aussi achevé. Les incendies ne seront pas circonscrits avant une semaine.

Le décompte des victimes constitue une autre polémique. En raison de la présence de dizaines de milliers de réfugiés [3], qui n'avaient pas pu être recensés, les chiffres varient de 31 102, selon les registres de la mairie, à 135 000 – voire 250 000 –, selon l'historien David Irving [4], connu pour ses thèses négationnistes. Car Dresde va rapidement devenir un symbole pour les nostalgiques du III. *Reich*, qui tenteront de cette manière de minimiser les crimes de guerre de l'Allemagne nazie. Ils emboîteront ainsi le pas à Joseph Goebbels, qui, très rapidement, distribuera complaisamment à la presse des pays neutres des rapports accablants, aux chiffres manipulés [5], ainsi que des photos des charniers. Avec la Guerre froide, cet événement sera également instrumentalisé par les dirigeants communistes de la République démocratique d'Allemagne dans le but de dénoncer l'impérialisme américain.

Il reste à remarquer qu'il est impossible de distinguer les morts causés par les Britanniques de ceux causés par les Américains, que la RAF s'acharne sans état d'âme sur la population civile depuis plus de quatre ans et qu'elle n'a pas fait dans le détail la nuit précédant le raid de la *Eighth*, mais que c'est pourtant l'USAAF qui sera tenue pour principal responsable du massacre de Dresde. Peut-être parce que David Irving a recueilli des témoignages prouvant que les P-51 de l'escorte ont mitraillé des civils. Or, il cite le 20th *Fighter Group*, qui, ce jour-là, volait au-dessus de Prague [6] !

[3] La population locale comptait environ 630 000 personnes.

[4] *La destruction de Dresde* – D. Irving – R. Laffont, Paris, 1964.

[5] Cf. *Aéro-Journal* n° 1 (décembre 2007).

[6] Ayant été approché à ce propos quelques années plus tôt par l'auteur de l'article paru dans *Aéro-Journal* n° 1, j'avais alors pris contact avec trois anciens pilotes du 20th FG pour éclaircir ce point. Ils m'ont confirmé qu'ils n'auraient jamais ouvert le feu sur des civils. Mitrailler des soldats au sol et même des convois hippomobiles pour tuer hommes et chevaux faisait partie de leurs habitudes – l'un d'entre eux m'ayant même confié que certains pilotes considéraient cette activité comme un sport – , mais en aucune circonstance ils n'auraient tiré sur des réfugiés. [CJE]

▶ Le B-17G-90-BO 43-38619 du 338th BS/96th BG est fortement endommagé par la *Flak* au-dessus de Dresde le 14 février 1945 et doit exécuter un atterrissage sur le ventre à Moorsel (Belgique). Il sera considéré comme irréparable.

Néanmoins, les Alliés ne restent pas insensibles à toute cette propagande. Le secrétaire d'État à la Guerre, Henry L. Stimson, fait part de ses interrogations ; on lui rappellera l'importance de Dresde en tant que nœud de communication et on lui expliquera que les Russes avaient demandé sa neutralisation lors de la conférence de Yalta (4-11 février). En Grande-Bretagne, l'émotion n'est pas moins vive. La RAF publiera un rapport d'une longueur inhabituelle pour rendre compte de la manière dont la ville était progressivement devenue un grand centre industriel et constituait, de ce fait, un objectif prioritaire. Sir Richard R. Stokes, député travailliste connu pour son opposition à la politique du RAF *Bomber Command*, interpelle le Parlement le 6 mars au sujet du bombardement de Dresde. S'il se fait vertement remettre à sa place par un représentant du gouvernement, il parviendra à contraindre celui-ci à infléchir son action stratégique lors des derniers mois de la guerre.

Comme on le voit, Dresde s'est retrouvée bien malgré elle au milieu d'une bataille idéologique qui perdure encore. Il semble bien, néanmoins, que l'idée directrice était d'encombrer les rues de Dresde avec des tonnes de gravats et de jeter des milliers de réfugiés sur les routes afin de retarder la montée des renforts allemands au front. Or, on ne bloque pas des convois militaires avec des cadavres, mais avec des civils remontant à contre-courant avec leurs charrettes, automobiles, animaux, enfants, vieillards, poussettes... ; il était donc souhaitable d'avoir le moins de tués possible parmi la population.

Le *Staff Sergeant* David Nagel, mitrailleur de queue au 305th BG, résume l'état d'esprit de ses camarades sur cette affaire [7] :

« À cette époque, les équipages manifestaient peu d'empathie pour les destinataires de nos bombes. Si vous aviez vu Londres comme je l'ai découverte, vous n'auriez eu aucun remords. Nous ne savions pas si notre objectif était densément peuplé. On nous demandait de survoler une cible, censément une usine. Bien sûr, quand on lâchait nos bombes, on se doutait qu'il y avait des habitations aux alentours. Mais je n'ai connu personne qui ait jamais eu le moindre remords à ce sujet. »

OPÉRATION « CLARION » 22 FÉVRIER 1945

Le 22 février, les *1st Tactical, 2nd Tactical, Eighth, Ninth* et *Fifteenth Air Forces* lancent l'opération « Clarion » : la destruction du réseau de communication allemand. Ce sont près de 6 000 appareils de combat, du plus petit jusqu'au plus gros, qui prennent l'air, parmi lesquels 976 B-17 lancés sur plus de 25 objectifs. En ce qui concerne la mission n° 841, sa mise en œuvre est dévolue au *Major General* Orvil A. Anderson, chef des opérations de la *Eighth*. Il ordonne aux chefs de dispositifs de descendre à 3 000 m pour bombarder si les défenses antiaériennes sont faibles. Il leur dira : « Nous pourrions perdre 300 avions aujourd'hui, mais cela n'arrivera pas. »

En effet, la Luftwaffe, débordée de tous les côtés, opte sagement pour laisser le gros de ses chasseurs au repos. Les pertes sont ainsi limitées à sept B-17 [8], parmi lesquels le 43-39128 (BEATTY'S 8-BALLS) du 600th BS/398th BG, abattu par un Me 262, ainsi que le rapporte un témoin oculaire, le *Staff Sergeant* William E. Carroll :

« J'étais mitrailleur dans la tourelle ventrale de l'avion n° 4 de la section de tête. J'ai vu le ME 262 surgir des nuages sur nos sept heures et attaquer l'avion n° 3 de la section haute. L'appareil a été criblé d'obus depuis le compartiment du radio jusqu'au nez, et l'aile gauche a également été durement touchée. Un violent incendie a ravagé l'aile entre les moteurs n° 1 et 2, et l'appareil a plongé sous le nôtre. J'ai vu cinq parachutes juste avant que l'appareil n'explose vers 1 500 m. L'avion ennemi a dégagé par une chandelle sur nos onze heures, et la dernière fois que je l'ai aperçu, il était poursuivi par des P-51. »

[7] G. Astor, *op. cit.*

[8] En fait, nous n'en avons retrouvé que trois : 43-39128, 44-6599 et 44-8015.

▲ La Charité, l'une des statues de la cathédrale de la Sainte-Trinité de Dresde miraculeusement épargnées, contemple les ruines du centre-ville. Cette remarquable composition, domaine dans lequel les reporters de guerre allemands excellaient, alimentera la propagande du régime nazi et celle de ses sympathisants pendant encore bien des années.

◀ « Bombs away ! » La *Eighth* reviendra deux nouvelles fois au-dessus de Dresde après le très controversé raid du 14 février : le 2 mars et le 17 avril (ici). Sur la photo, une formation du 384th *Bombardement Group*, composée d'appareils des 545th (JD) et 546th (BK) *Squadrons* ; on notera la manière très particulière dont ces deux unités appliquaient leurs codes tactiques.

Des neuf hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* Hubert F. Beatty, trois seront tués (les trois officiers situés dans le nez de l'avion), les six autres faits prisonniers. Le *Gefreiter* Hermann Notter du III./JG 7 sera crédité de deux B-17.

Début mars 1945, la fin de la guerre en Europe est entrevue par tous les aviateurs américains présents en Grande-Bretagne. Désormais, certains B-17 sont réquisitionnés pour des « missions » plus pacifiques, comme l'explique le *1st Lieutenant* Abel L. Dolim du 94th BG :

« Le 8 mars, j'étais navigateur à bord d'un B-17 qui transportait vingt-sept officiers et hommes du 385th *Bomb Group* de Great Ashfield à Paris-Orly pour une perm de quarante-huit heures. Après quelques heures passées à Paris, nous avons récupéré un certain nombre d'aviateurs du 100th *Bomb Group* après leur "repos du guerrier" et les avons déposés à Thorpe Abbots. »

« BIG B » 18 MARS 1945

Pendant ce temps, leurs camarades continuent à matraquer Berlin, notamment le 18 mars (mission n° 894), quand la *Eighth* met en l'air le nombre record de 1 329 bombardiers (dont 945 Fortress) et 733 chasseurs. Dans le chapitre précédent, nous avons évoqué cette expédition à propos de l'intervention des Me 262, mais ces derniers ne sont pas les seuls responsables des pertes américaines du jour : treize bombardiers ne rentrent pas, dont le 42-102481 (KENTUCKY WINNER) du 550th BS/385th BG, victime de la *Flak*. L'équipage est composé d'aviateurs aguerris et d'autres dont c'est la première sortie opérationnelle ; ainsi, le *1st Lieutenant* William S. Chaney Jr., qui a déjà 14 missions à son actif, a laissé le siège de commandant de bord au *1st Lieutenant* William H. Cocke Jr. Juste après le lancer des bombes, un obus pulvérise le moteur n° 3 et déclenche un incendie dans la soute à bombes. Toutefois, selon le togglier, le *Sergeant* Robert W. Crider, la cause de cet incendie pourrait être différente :

« Après avoir quitté la formation, nous avons été attaqués par des chasseurs russes. J'ignore s'ils étaient pilotés par des Russes ou des Allemands.

Nous avons tiré des fusées vertes et balancé les ailes, comme on nous avait dit de faire pendant le briefing, mais ils ont continué à nous attaquer. Notre mitrailleur de sabord, Martsch, a été atteint par un obus de 20 mm à la jambe gauche, et, en venant à son aide, le mitrailleur de la tourelle ventrale, Ryan, a été grièvement blessé à l'avant-bras droit, dont il devra être amputé par un chirurgien polonais. »

Constatant que les deux hommes sont incapables d'évacuer en parachute, Cocke parvient à poser le B-17 sur le ventre près de Grodzisk, en Pologne, où selon Chaney, ils seront traités « comme des prisonniers » par les Soviétiques. Le *Sergeant* William Martsch succombera à ses blessures et sera enterré à Grodzisk.

Le 21 mars, la *Eighth* règle ses comptes avec les chasseurs à réaction en attaquant leurs bases – ceux-ci tentent de réagir, mais seuls 7 B-17 ne rentrent pas (dont deux victimes d'une collision). Les missions s'apparentent de plus en plus à des *milk runs*.

La dernière semaine du mois est surtout dédiée à l'appui des troupes de Montgomery et de Patton lors de leur traversée du Rhin.

▲ Boss Lady, le B-17G-45-BO (42-97271) du 545th BS/384th BG, est descendu par la *Flak* au cours de la mission n° 898 sur Hambourg du 20 mars 1945. Sur les neufs hommes de l'équipage du *2nd Lieutenant* Gerald W. Hicks, seul le pilote sera tué.

◀ Un B-17G du 568th BS/390th BG (BI-U) survole le terrain de Hansdorf, au sud-est de Hambourg, le 21 mars 1945. On note la bande diagonale jaune sur l'aile droite ainsi que la bande de même couleur autour du nez.

◣ Au premier plan, le B-17G-90-BO 43-38610 (Mrs Knobby) du 612nd BS/401st BG à Deenethorpe. Endommagé lors de la mission n° 896 du 19 mars 1945, il devra trouver refuge sur un aérodrome français ; il sera réparé et retournera aux USA en juin 1945.

RAMMKOMMANDO ELBE
7 AVRIL 1945

Une fois le bassin de la Sarre isolé, la Ruhr est devenue la seule source d'approvisionnement en charbon de l'industrie allemande ; elle reçoit toute l'attention de la *Eighth*, mais, au début du mois d'avril, celle-ci se trouve à court d'objectifs dignes d'intérêt ! Les stratèges tournent alors leur attention vers les cibles côtières, comme les abris de sous-marins sur la côte baltique, à Hambourg et Kiel. Ils savent pourtant l'inanité de ces missions contre ces forteresses de béton armé que les bombes de 500 kg ne font qu'égratigner, mais il est toujours difficile de maintenir la discipline au sein d'une troupe oisive, et la guerre n'est pas encore terminée. Pourtant, la *Eighth* est désormais si sûre d'elle que, le 5 avril, pour la première fois, elle fait assembler ses formations au-dessus de la France, avant qu'elles ne filent sur Nuremberg (mission n° 928).

Le 7 avril 1945, au cours de la mission n° 931, la *Eighth* se heurte au *Sonderkommando Elbe* (ou *Rammkommando Elbe*). Ce commando spécial est formé de cadets, à l'instruction minimale, dont la mission consiste à percuter les bombardiers ennemis en vol (*Rammen* = emboutir) ; ils ont été recrutés par l'*Oberst* Hajo Herrmann, l'homme qui a créé la *Wilde Sau* et les *Sturmgruppen*, dans le cadre de l'opération « Werwolf » [9]. Pour ces malheureux jeunes sans expérience et qui méritent à peine le qualificatif de pilotes, la mission tourne au cauchemar. Sur les 213 Bf 109 pressentis, seule une centaine est en mesure d'attaquer. Dix parviennent à franchir le rideau défensif et à attaquer la 3rd AD dans la région de Hanovre. Sept B-17 sont effectivement percutés (sur un total de 14 non rentrés), mais 45 Bf 109 sont abattus et 32 pilotes tués et disparus (plus 13 blessés) [10]. Voyons maintenant dans le détail le sort de ces B-17 :

➔ 42-31366 (Old Outhouse/Never A Dry Run), *2nd Lieutenant* David L. Owens, 731st BS/452nd BG : 9 tués. « L'avion n° 366 a été percuté dans le nez par un ME-109 en vrille vers 12h59 près de 5230N-0920E. Tout ce qui se trouvait en avant de la tourelle supérieure s'est désintégré, et ce qui restait de l'avion a piqué à la verticale. Trois hommes en feu ont sauté, et de deux à cinq parachutes ont été aperçus. »

➔ 42-97071 ([C]Andy's Dandy's), *1st Lieutenant* Arthur R. Calder, 418th BS/100th BG : 9 tués. « Un ME 109 a attaqué le 42-97071 à six heures haut et a sectionné l'aile gauche au ras du fuselage. L'avion ennemi a percuté l'aile, et les deux ont explosé. Le reste du 42-97071 est tombé en vrille et a explosé juste avant de toucher le sol ou à l'impact. Sept parachutes ont été vus, tous blancs, mais ils n'ont pas été formellement identifiés comme provenant de cet appareil. »

➔ 42-97105, *2nd Lieutenant* Lewis A. Hickman Jr., 561st BS/388th BG : 4 tués et 5 prisonniers. « L'avion n° 105 volait en n° 2 dans l'élément bas du 388th "A" *Squadron* quand la formation a été attaquée par des avions ennemis au nord de Hanovre. Cet appareil a été touché par un ME-109 qui a embouti la gouverne de profondeur droite et celle de direction. Le B-17 a quitté la formation et a semblé voler normalement pendant cinq minutes, puis il a fait un 360 et est parti en spirale, disparaissant dans les nuages. Un parachute a été aperçu. Les témoins oculaires ont eu l'impression que le ME-109 était hors de contrôle. »

➔ 43-38058, pilote Cagle, 850th BS/490th BG, atterri en France sur deux moteurs : équipage sauf.

➔ 43-38868, *2nd Lieutenant* William H. Richardson, 728th BS/452nd BG : 8 tués et 2 prisonniers. « L'avion n° 868 a été touché par les chasseurs à la première attaque. Quelques minutes plus tard, cet appareil, traînant à la queue de la formation, a été à nouveau attaqué, et un ME-109 désemparé s'est écrasé sur le B-17 entre le milieu du fuselage et la queue, le coupant en deux. L'avant de l'appareil était déjà la proie des flammes. L'appareil a plongé vers le sol et a explosé vers 900 m. On n'a vu que deux parachutes. »

➔ 43-38869 (Paula Sue), *2nd Lieutenant* Rovert F. Bare, 563rd BS/388th BG : 10 tués. « L'avion n° 869 volait à droite du leader de l'élément haut du 388 "B" *Squadron* quand il a été télescopé par un ME-109 arrivant sur ses neuf heures. L'appareil ennemi a percuté le fuselage entre l'aile et la queue.

[9] Cf. *Aéro-Journal* n° 14 (février 2010).

[10] Chiffres cités par Donald Caldwel (*Day Fighters in Defence of the Reich* – Frontline Books, Barnsley, 2011). Werner Girbig (*Start am Morgengrauen* – Motorbuch, Stuttgart, 1975) et Manfred Griehl (*Last Days of the Luftwaffe* – Frontline Books, Barnsley, 2009) parlent de 133 carcasses de Bf 109 retrouvées sur le sol allemand et de 77 tués ou disparus.

▶ Page de droite : Royan après le passage de la *Eighth Air Force*.

▶ HARD TO GET – un surnom qui n'a pas vraiment été justifié quand, le 7 avril 1945, l'équipage du *2nd Lieutenant* William Kotta (570th BS/390th BG) a été descendu par un Me 262 dans la région de Celle. Par chance, tous s'en sortiront vivants mais faits prisonniers.

Le B-17 a été littéralement coupé en deux, l'avant partant en vrille à plat et la queue en feuille morte. Aucun parachute n'a été aperçu. Les témoins ont rapporté que l'appareil ennemi n'a pas ouvert le feu et ils pensent que le pilote avait été tué. »

➔ 44-8744, *2nd Lieutenant* George R. Burich Jr., 550th BS/385th BG : 9 tués. « Un Fw 190 attaquant la formation a été atteint par les mitrailleurs de l'élément bas, mais il a poursuivi sur sa lancée et a embouti l'empennage horizontal de l'avion n° 744 avant de percuter l'aile gauche. Les deux appareils ont explosé, et le n° 744 est tombé avec de longues flammes entourant son flanc gauche. Au moins cinq parachutes ont été comptés avant que l'appareil ne disparaisse dans les nuages, environ 1 000 m sous la formation. »

On notera, d'après les rapports des témoins oculaires, que les Américains n'ont évidemment pas imaginé que ces abordages étaient volontaires. Un taux de réussite de 70 % est exceptionnel et très encourageant pour Herrmann ; ce qui l'est moins pour la Luftwaffe, c'est le taux d'attrition... Il tentera de programmer une nouvelle mission, mais par chance pour les 80 survivants de ce *Kommando*, faute d'avions adéquats en nombre suffisant, ceux-ci seront affectés à d'autres tâches.

ULTIMES MISSIONS AVRIL - MAI 1945

Le 14 avril 1945, la *Eighth* vient donner un coup de pouce aux Français qui ne parviennent pas à déloger les Allemands retranchés dans les poches de l'Atlantique. La mission n° 948 voit le décollage de 1 167 quadrimoteurs ; 811 B-17 bombardent des nœuds de résistance et des nids de *Flak* entre Bordeaux et Royan, notamment à la pointe de Grave et à la pointe de la Coubre. *Milk run* pour les B-17, un seul appareil est endommagé (44-37896 du 5632rd BS/388th BG – il ira se poser à Lyon-Bron !).

Le lendemain, les B-17 utilisent pour la première fois des bombes au napalm qu'ils déversent sur Royan : 725 000 litres ! Le résultat est dévastateur pour les Allemands, mais pas seulement... la ville est défigurée, et près de 900 habitants sont tués. Royan se rend le lendemain. Il n'est jamais facile de justifier la mort de civils – encore que la notion de crime de guerre soit très récente dans l'histoire de l'Humanité –, mais il l'est encore plus quand lesdits civils sont tués par leurs propres libérateurs ; une ambiguïté que les Royannais ne pardonneront ni aux Américains ni au général de Larminat, commandant le Détachement d'Armée de l'Atlantique, tenu pour responsable de ce carnage.

Le 16 avril 1945, Spaatz annonce que la fin de la campagne de bombardement stratégique est proche.

Pourtant, toutes les missions ne se résument pas à une « tournée du laitier ». Le 19 avril, le 490th BG perd quatre appareils lors de la mission n° 961 au-dessus d'Aussig (Ústí nad Labem), en Bohême-Moravie (République tchèque). Parmi les avions qui ne sont pas rentrés figure le 43-38078 du 849th BS, abattu par un Me 262 de la JG 7. Les neuf hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* Robert A. Norvell sont sains et saufs, mais six d'entre eux tombent entre les mains des SS. Frantisek Najnan, un édile de la ville de Konopiště, témoigne de la suite :

« Un avion a été touché par la DCA allemande. Il a commencé à prendre feu, et des aviateurs ont été vus sauter en parachute. C'était quelque part au-dessus d'Olbranovic [*sic*]. Ils étaient américains, selon ce que les soldats m'ont dit ; ils étaient quatre. Vers quatre heures du matin le 19 avril 1945, ils ont été amenés à Konopiště. Dans la soirée, on a entendu des coups de feu. Au moins onze. Le lendemain, à l'endroit où avaient été donnés les coups de feu, on a trouvé beaucoup de sang dans la rue. Selon ce qu'a dit le *Hauptscharführer* Krauss de Konopiště devant des officiels du district (parmi lesquels Hasak de Vatekova, qui m'a rapporté ses paroles), ils avaient été exécutés. Quand il a compris ce qu'il avait dit, il a aussitôt changé sa version et a dit qu'il voulait les conduire en prison, mais qu'ils s'étaient enfuis et qu'ils avaient alors été abattus.

« Le lendemain, au QG des SS à Benešov, près de Konopiště, j'ai rencontré le *Sturmbannführer* Hauprich, qui m'a montré des plaques d'identification [*dog tags*] d'aviateurs américains. Ces hommes avaient disparu, et personne ne savait où ils se trouvaient. Sauf les Allemands. Sachant que la guerre était perdue pour eux, ils ont commencé à brûler toutes les preuves. Ma femme, Bezena Najnanova, et Mary Platilova, blanchisseuse à Konopiště, ont été forcées de briquer le QG à fond, tandis qu'ils nettoyaient le four de ses cendres, où, au début mai, on a retrouvé sept plaques d'identification prouvant qu'il s'agissait d'aviateurs américains. »

Un autre témoin tchèque, du nom de Pazdernik, donnera le nom d'un certain *Rottenführer* Balckehe comme instigateur de ce crime de guerre. Il ajoutera : « Selon ce qu'il m'a dit, j'ai compris qu'il se trouvait avec les aviateurs américains qui avaient été abattus cette nuit-là. Il a admis qu'il avait ordonné lui-même leur mise à mort, ce dont il se vantait. Ils ont été exécutés par les *Untersturmführer* Albrecht, Adalbert Larner et Matauch, ces trois-là. Il avait peur de me révéler où cela s'était passé et où ils avaient été enterrés. Il ne me l'a jamais dit. J'ai vu les objets que les SS avaient prélevés sur les cadavres : un peu d'argent, des alliances, des montres et leurs plaques d'identification. »

De l'équipage de Norvell, seuls trois hommes rentreront chez eux après la fin de la guerre.

Le 25 avril, au terme de la mission n° 968, le jour où Soviétiques et Américains font leur jonction à Torgau, coupant ainsi les restes des armées du *Reich* en deux, Spaatz annonce que les sorties ne seront désormais plus comptabilisées en tant que « missions de guerre ». Ce jour-là, lors du bombardement des usines Škoda à Pilsen, la 1st AD perd six B-17 et quatre autres sont gravement endommagés.Les Me 262 revendiquent huit victoires, mais il semble que tous les B-17 aient été victimes de la *Flak*.

Les deux dernières missions (n° 984 et 985) de la *Eighth* se déroulent le 7 mai 1945, mais il s'agit de sorties moins guerrières : la première pour larguer 426 tonnes de vivres en Hollande, la seconde pour lancer des tracts invitant à la reddition en Allemagne.

Le *Sergeant* Harry E. Thatcher, mitrailleur au 849th BS/490th BG, se souvient de son ultime mission :

« Nous sommes arrivés à 180 m d'altitude, assez bas pour voir les toits des maisons sur lesquels s'étaient massés des gens qui semblaient agiter des centaines de drapeaux. Un homme brandissait un drapeau américain si gigantesque que j'ai été surpris qu'il ne l'emporte pas. Deux soldats allemands passaient dans la rue à bord d'une carriole tirée par un cheval. Effrayé par les avions, le cheval s'est cabré, et je peux encore voir le visage terrorisé des deux hommes. »

En 1945, la *Eighth* a accompli 211 missions numérotées. En 86 jours d'opérations, elle a exécuté 82 806 sorties effectives (B-17 et B-24 confondus). La suprématie aérienne américaine s'est réellement fait sentir : les pertes n'ont été que de 416 bombardiers portés disparus (0,5 %) pour la période considérée.

Le rôle du B-17 en Europe ne s'arrête pas au 8 mai 1945, car beaucoup de *Bombardment Groups* seront concernés par le rapatriement des prisonniers de guerre, et nombre d'appareils connaîtront une seconde vie, tant chez les militaires que dans le civil, dans de nombreux pays, jusque dans les années soixante-dix. Toutefois, en ce qui nous concerne, la saga du Boeing B-17 Fortress s'achève là.

MISSION ACCOMPLIE

Oui, mais...

Le 9 septembre 1944, le président Roosevelt signe la directive qui officialise la création de l'*US Strategic Bombing Survey* (USSBS) ou enquête sur le bombardement stratégique américain. Confiée au président d'une compagnie d'assurance, la commission emploie 850 militaires de tout grade et 350 civils qui commencent à recueillir témoignages et documents et à interroger des milliers d'officiels, de soldats, d'hommes d'affaires et de techniciens allemands dès le mois d'avril 1945. Le rapport est rendu au secrétaire d'État à la Guerre au mois de septembre. Bien qu'il s'achève sur une jolie conclusion – *Mission accomplished* –, il met en lumière ce qu'Arnold et Spaatz ont compris de manière intuitive.

Contrairement à leurs espoirs et à leurs attentes, l'aviation stratégique n'est pas parvenue à forcer la décision à elle seule. Elle a certes constitué une composante importante et indispensable, mais elle n'a pas été décisive dans le sens où Arnold et Spaatz l'entendaient. Pour amener l'Allemagne à capituler, il a fallu que les troupes occupent le terrain.

Alors pourquoi ?

Plusieurs causes cumulatives expliquent ce relatif échec.

En premier lieu, les Américains ont grandement surestimé la précision de leurs bombardements et, partant, leur capacité de destruction. Le viseur Norden n'a pas été l'arme fatale qu'il promettait d'être, et il faudra attendre fin 1944 pour que le radar de bombardement H_2X ait une réelle efficacité. Dans ces conditions, où l'optimisme prévalait à haut niveau, la *Eighth* ne s'est pas suffisamment préoccupée de traiter chaque site avec la régularité et la fréquence qui auraient été nécessaires. De ce fait, elle a laissé le temps aux Allemands de réorganiser leurs sites de production (notamment en les dispersant), dont elle a également sous-estimé la rapidité de remise en état. Schweinfurt, qui fut l'un des objectifs privilégiés, n'a reçu que deux visites en 1943, la première le 17 août et la seconde le 14 octobre.

◢ Baptisé BLOOD N' GUTS en hommage au général Patton (c'était son cri de guerre), ce B-17G-60-VE (44-8324) du 401st BS/ 91st BG exécutera plus de 60 missions avant de rentrer au pays.

Échaudés par les pertes insoutenables subies lors de ces deux raids, les Américains n'y reviendront pas avant le printemps de 1944.
L'autre cause de ce long délai se trouve dans le retard coupable à mettre au point un chasseur d'escorte à long rayon d'action sous divers prétextes fallacieux masquant le fait que les stratèges américains raisonnaient toujours selon la formule : le bombardier finit toujours par passer. Quand la Luftwaffe a fini par faire comprendre aux Américains que leur obstination à vouloir adapter la guerre à leurs propres conceptions n'était certainement pas la meilleure manière de s'y prendre, la tournure des événements dans les cieux du *Reich* a changé du tout au tout. Mais cela s'est passé en février 1944, dix-huit mois après les premiers raids sur l'Europe. Que de temps, d'énergie, de matériel et d'hommes perdus entre-temps !

DES PRIORITÉS DISCUTABLES

L'USSBS critique le choix initial des objectifs et le trop fréquent changement des priorités. L'erreur a été de penser qu'un raid sur les usines de roulements à billes aurait des répercussions immédiates et critiques sur toute l'industrie militaire allemande. L'enquête démontre que, bien que les bâtiments aient beaucoup souffert des bombardements, à aucun moment la production d'avions, de chars, de canons ou de sous-marins n'a été entravée par une quelconque pénurie. La seule consolation pour les stratèges de l'Air Force a été d'apprendre que, vers la fin de la guerre, la mauvaise qualité des roulements à billes a été responsable du taux élevé d'indisponibilité des *Panzer* !
Dans sa guerre contre la Luftwaffe, la *Eighth* a privilégié le bombardement des usines de construction aéronautique. Göring et Speer ont expliqué qu'il aurait été plus judicieux de s'en prendre aux constructeurs de moteurs et même d'hélices, jugement partagé par l'USSBS. Cette dernière note que les destructions des usines ont été surestimées dans une grande largeur par les interprétateurs des photos prises après les raids et qu'il aurait été préférable d'employer des bombes d'un poids supérieur à 500 kg.
La *Eighth* a consacré 235 312 tonnes de bombes (le tiers de sa consommation) à la « bataille du rail ». Commencée avec l'idée de perturber la logistique des troupes allemandes pendant et après le débarquement, cette campagne s'est révélée plutôt décevante en termes de résultats (elle n'a gêné en rien la contre-offensive des Ardennes), quoiqu'elle ait considérablement déréglé l'approvisionnement des industries souterraines, davantage par la destruction du matériel roulant que par celle des voies ferrées, rapidement réparables.

LA GUERRE DU PÉTROLE

L'USSBS passe également en revue les campagnes de bombardement contre les usines de chars, les hauts-fourneaux et les armes de représailles, considérées comme une dispersion de l'effort de guerre de la *Eighth*.
La fierté de Spaatz et de ses USSTAF a été sans conteste la « guerre du pétrole ». Il est certain que celle-ci s'inscrit de manière parfaite dans la doctrine de base du bombardement stratégique : faire s'écrouler l'économie de guerre et les armées ennemies par la destruction d'un point névralgique. En avril 1945, la production de carburant synthétique et de brut ne représentait plus que 5 % du pic atteint en avril 1944. La campagne de bombardement a été aussi dévastatrice que ce que l'avait prévu Spaatz, sauf qu'elle a duré beaucoup plus longtemps que ce qu'il espérait.
Si la *Eighth* a consacré 70 000 tonnes de bombes au pétrole, la RAF en a utilisé 90 000 tonnes. En comparant les méthodes des deux aviations contre ces objectifs, l'USSBS en conclut que les Britanniques ont bénéficié du fait d'avoir attaqué de nuit, ce qui leur a permis de s'attarder au-dessus de leurs cibles, empêchant les pompiers et le personnel de sortir des abris pour circonscrire les incendies alors qu'il en était encore temps. De même, la RAF a utilisé de plus grosses bombes, dont une majorité d'incendiaires, alors que l'Air Force a employé un trop grand pourcentage de petites bombes classiques, dont beaucoup (14 %) se sont révélées défectueuses.
La précision des attaques de la *Eighth* sur ces sites a laissé à désirer, puisque seulement 28 à 35 % des bombes sont tombées à moins de 300 mètres de l'objectif et que 3 % d'entre elles ont touché un point sensible.
L'USSBS estime que la « guerre du pétrole » aurait dû être déclenchée beaucoup plus tôt et que les bombes gâchées sur les usines de construction aéronautique et les hangars à sous-marins auraient trouvé bien meilleur emploi sur les usines de carburant synthétique. Elle pointe aussi le fait que les responsables des USSTAF n'ont jamais compris le lien étroit entre les industries pétrolières, chimiques et le caoutchouc synthétique. La destruction des usines produisant du méthanol et de l'azote aurait entraîné des conséquences catastrophiques sur la production du caoutchouc synthétique, le seul disponible pour fabriquer des pneus notamment.

▲ Le B-17G-55-BO (42-102633), alias LOVELY LADY, du 413rd BS/96th BG rentre de mission à Snetterton Heath début 1945. (IWM)

Cela étant, l'USSBS conclut que « L'offensive aérienne alliée a fait cesser la production de carburant avec des conséquences décisives sur le plan militaire ». On notera que l'USSBS parle de l'aviation « alliée » et pas uniquement de l'USAAF.

LA GUERRE DANS LE CIEL

Nous épargnerons au lecteur une longue litanie de statistiques.

La *Eighth Air Force* a compté jusqu'à 200 000 officiers, sous-officiers et hommes de troupe, dont 21 000 navigants ; on estime que plus de 350 000 Américains ont servi au sein de cette organisation au cours de la guerre. Ses pertes se sont élevées à environ 26 000 tués et 21 000 prisonniers, soit la moitié de celles de toutes les autres *Air Forces* réunies. Avec 12,4 %, la *Eighth* a connu le plus fort taux de mortalité des armées américaines, que l'on peut comparer aux 3,3 % des Marines, 2,3 % de l'US Army et 0,4 % de l'US Navy.

Des équipages qui ont participé aux 25 premières missions en 1942-43, seuls 35 % ont survécu. Le taux de survie à un tour d'opérations s'est amélioré par la suite, passant de 66 % en 1944 à 81 % en 1945.

Nous terminerons cette évocation de la « *Mighty Eighth* » en guerre par cette boutade qui circulait dans les rangs allemands en 1944 : « Si tu vois un avion aluminium, il est américain ; si tu vois un avion noir, il est anglais ; si tu ne vois pas d'avion du tout, il est allemand. »

Elle est sans doute sévère et injuste envers les pilotes de la Luftwaffe qui se sont battu jusqu'au bout avec courage et abnégation, mais elle reflète une certaine réalité et met en exergue que l'aviation alliée dans son ensemble a su protéger deux débarquements sur le continent et conduire la guerre au cœur du *III. Reich*, jusqu'à sa capitulation finale, à laquelle personne ne peut nier la part déterminante qu'a prise la *Eighth Air Force*. ■

LES *BOMBARDMENT GROUPS* SUR B-17

Bomb Group	*Date 1re mission*	*Nbre total missions*	*Pertes totales avions*	*DUC** au 08.05.45*	*Base*
34th BG	05.44*	170	34	–	Mendelsham
91st BG	11.42	340	197	2	Bassingbourn
92nd BG	09.42	308	154	1	Podington
94th BG	01.43	324	153	2	Bury St.Edmunds
95th BG	05.43	320	157	3	Horham
96th BG	05.43	321	189	2	Snetterton Heath
100th BG	06.43	306	177	2	Thorpe Abbotts
303rd BG	11.42	364	165	1	Molesworth
305th BG	11.42	337	154	2	Chelveston
306th BG	10.42	342	171	2	Thurleigh
351st BG	05.43	311	124	2	Polebrook
379th BG	05.43	330	141	2	Kimbolton
381st BG	06.43	296	131	2	Ridgewell
384th BG	06.43	314	159	2	Grafton Underwood
385th BG	06.43	296	129	2	Great Ashfield
388th BG	07.43	306	142	4	Knettishall
390th BG	08.43	300	144	2	Framlingham
398th BG	05.44	195	58	–	Nuthampstead
401st BG	11.43	256	95	2	Deenethorpe
447th BG	12.43	257	97	–	Rattlesden
452nd BG	02.44	250	110	1	Deopham Green
457th BG	02.44	237	83	–	Glatton
486th BG	05.44*	188	33	–	Subdury
487th BG	05.44*	185	48	–	Lavenham
490th BG	06.44*	158	40	–	Eye
493rd BG	08.44*	158	41	–	Debach
TOTAL			**2 997**		

* : date de la première mission sur B-24, ces unités ayant été transformées sur B-17.
** DUC : *Distinguished Unit Citation*

CHAPITRE 10

PROJET « APHRODITE »

« Aucune trace de l'équipage ni d'un armement de bord n'a été relevée. Il devait transporter une grande quantité d'explosifs au vu de la destruction complète de l'avion. »

Rapport allemand daté du 4 août 1944.

LA FORTERESSE EXPLOSIVE

C'ÉTAIT UNE BONNE IDÉE... AU DÉPART

▲ Le BQ-7 42-30066 à Fersfield vers septembre 1944. Il sera lancé sur Heligoland le 30 octobre 1944, mais ira s'écraser en Suède. En arrière-plan, on aperçoit la queue du 42-30363 destiné à la raffinerie de Hemmingstedt, le 14 septembre 1944.

À la fin de l'année 1943, le *Brigadier General* Grandison Gardner, commandant du *Proving Ground* d'Eglin Field, propose au *General* Arnold la mise en œuvre d'un C-47 bourré d'explosifs et télécommandé pour venir à bout d'objectifs spécifiques invulnérables aux bombardements classiques. Une image de la cible serait relayée au moyen d'une caméra de télévision montée dans le nez à un avion-mère qui piloterait la bombe volante à distance une fois que son pilote l'aurait évacuée. Interrogée sur la faisabilité de l'opération, la section *Development and Engineering* de la *Materiel Division* estime qu'il est possible de modifier une centaine de B-18, B-23 et C-47 en deux mois, dans la mesure où l'équipement nécessaire est déjà disponible.

L'idée intéresse vivement le *Major General* James H. Doolittle, commandant la *Eighth Air Force*, qui cherche un moyen de venir à bout des sites de V-1 que les nazis construisent sur les côtes de la Manche et de la mer du Nord, mais aussi des abris des sous-marins allemands sur la côte Atlantique de la France.

En mai 1944, la réalisation du projet est confiée au *Major* Henry J. Rand, un ingénieur qui a installé son « laboratoire » sur la base de Horsham St. Faith. Fils du fondateur de la Rand Corporation, il s'est fait remarquer en développant les systèmes de téléguidage par télévision RAZON (Range and AZimuth ONly) et optique AZON (AZimuth ONly), qui ont permis de mettre au point les premières « smart bombs » américaines.

Avec son petit groupe et trois équipages engagés dans le programme AZON, Rand, muni d'un laissez-passer spécial signé de la main d'Eisenhower, déménage pour Burtonwood, une base mieux outillée pour modifier les avions. Fin juin, un C-54 arrive droit des États-Unis avec à son bord tous les équipements et matériels demandés par Rand.

Le 9 juin 1944, le *Colonel* Richardson, commandant la *Development and Engineering Branch*, avise que son choix s'est porté sur six B-17F et six B-24J équipés d'un pilote automatique C-1 comme missiles et quatre B-17 (ou deux B-17 et 2 B-24) et un P-38 « Droop Snoot » comme avions-guides. Le coût du projet est estimé à 100 000 dollars.

Le *Lieutenant General* Carl Spaatz, commandant les USSAFE, affecte le nom de code générique « Aphrodite » au « projet d'attaquer des cibles par des techniques spéciales ». En attendant la mise œuvre

Un drone aux essais.

du projet « Castor » (avec équipement radar), il est décidé de procéder à l'expérimentation du programme « double AZON ».
Le cahier des charges comporte les exigences suivantes :
a) distance franchissable minimale après l'évacuation du pilote : 800 km ;
b) plafond opérationnel : 7 000 m ;
c) équipement d'un servo-mécanisme permettant au missile de piquer à un angle compris entre 15 et 45° ;
d) équipement d'un système de télévision Block III ;
e) modification des gouvernes pour leur télécommande électrique jusqu'à l'objectif ;
f) charge utile : 10 tonnes.
Tandis que la 1st *Special Activities Division* du dépôt de Honington prépare sept B-17F et trois B-17G « war weary [1] », Rand et son équipe travaillent sur l'installation du système de guidage sur un avion-mère. Ces appareils reçoivent les dénominations officielles respectives de BQB-17F et CQB-17G (« BQ » désignant le drone et « CQ » l'avion-mère), qui seront changées en BQ-7 et CQ-4 en date du 25 août 1944. Enfin, trois B-24J et deux B-17G [2] sont modifiés en avions-mères, le B-24 recevant les dénominations successives de CQB-24J et CQ-8.
Des PB4Y-1 (version du B-24 utilisée par l'US Navy) sont également modifiés en drones, mais nous ne traiterons pas de leur cas, sauf pour signaler qu'à bord de l'un des rares utilisés en opérations, le *Lieutenant* Joseph P. Kennedy Jr. trouvera la mort à la suite de l'explosion prématurée des charges le 12 août 1944 – aîné de la fratrie des Kennedy, il aurait été tout désigné pour être le candidat démocrate aux élections présidentielles de 1960 et aurait été vraisemblablement élu à la place de John Fitzgerald.
Tout l'équipement militaire des BQ-7 est déposé, y compris les « Tokyo tanks » et des renforts structuraux jugés « non indispensables », ce qui les allège de quelque quatre tonnes. Cela permet de les bourrer de neuf tonnes de Torpex, répartis en paquets de 25 kg, du poste de pilotage à la soute à bombes, dont les trappes scellées sont renforcées par des poutrelles métalliques pour en supporter le poids. Deux systèmes AZON sont connectés aux gouvernes et au pilote automatique, et un radar altimétrique AN/APN-1 permet de maintenir une altitude constante. Enfin, la bombe volante est suivie depuis l'avion-mère par deux caméras de télévision, l'une montée dans le poste de pilotage pour surveiller les instruments, l'autre dans le nez pour guider le drone jusqu'à sa cible. Toutefois, le contrôle en vol doit se faire visuellement, ce qui, en Angleterre, même en été, pose de gros soucis ; le dessus du robot est peint dans un jaune fluorescent visible de loin, et des pots fumigènes sont montés à l'extrémité des ailes.
Le problème, c'est que, en raison de la technologie encore balbutiante, personne ne veut prendre le risque de faire décoller neuf tonnes d'explosifs du sud de l'Angleterre sans contrôle humain. Il est alors décidé que la partie la plus délicate de l'opération sera confiée à un pilote, tandis que l'amorçage des explosifs le sera à un sous-officier expert en la matière ; une fois leur tâche accomplie et le « Baby » sous contrôle, ils sauteront en parachute.
L'idée est de faire décoller le BQ-7 manuellement, le pilote se chargeant de faire effectuer un circuit fermé à 520 m d'altitude au-dessus de l'est de l'Angleterre, pendant que l'expert en électronique réglera les fréquences du pilote automatique. Une fois les quatorze détonateurs amorcés et le contrôle effectivement pris par l'avion-mère, les deux hommes évacueront l'avion par la trappe sous le nez. Les deux B-17 seront escortés par des chasseurs chargés d'abattre le drone au cas où quelque chose tournerait mal – c'est dire si la confiance règne ! Le trajet s'effectuera à basse altitude, et, au dernier moment, le drone sera basculé en semi-piqué sur sa cible. Tout au moins, est-ce la théorie...
Le premier essai, réalisé à vide le 21 ou 22 juin 1944, se révèle satisfaisant. Le 26 juin, à la demande de Doolittle, la *Third Bombardment Division* est chargée de mettre la partition en musique.
Il ne reste plus qu'à trouver une vingtaine de fous aux idées suicidaires pour faire décoller les engins. Un « sergent recruteur » explique sa technique [3] :
« Alors, je me baladais sur différentes bases dans toute l'Angleterre et je prenais à part des pilotes pour leur dire : *"Ça vous dirait de piloter un avion pour une mission spéciale ?"* Ça les faisait rire. J'ajoutais : *"Ça vous dirait d'ajouter une chenille* [4] *sur votre casquette ?"* Ça les faisait hurler de rire. Alors, je leur disais : *"Ça vous dirait d'être crédité de cinq missions juste pour ce truc ?"* Ils me demandaient : *"Sauter en parachute ?"*, et je leur répondais : *"Oui, c'est ça !"* Il y avait toujours un intéressé, et on discutait en marchant, juste lui et moi. J'étais comme une sorte de représentant de commerce. Il me demandait : *"De quel genre de mission s'agit-il ?"* Je lui répondais : *"Elle implique un saut en parachute et quelques risques."* Il me demandait : *"Où ?" "Au-dessus d'un territoire ami"*, et je me montrais insistant : *"Maintenant, vous êtes volontaire ou pas ?"* Il balançait une dernière objection : *"Si vous étiez à ma place, vous accepteriez ?" "Évidemment*, lui rétorquais-je, *je préférerais faire ça que cinq missions de plus au-dessus de l'Allemagne."* Alors, il finissait par me dire : *"Okay, mettez-moi sur la liste."* »
Tandis que les volontaires sont rassemblés à Honington, neuf BQ-7 sont transférés dès leur transformation sur le terrain de Woodbridge pour y être bourrés de Torpex et un de napalm avant de gagner leur terrain d'opérations, Fersfield (Norflok). Sur le plan administratif et opérationnel, les dix BQ-7, leurs pilotes, ainsi que quatre CQ-4 y sont placés sous les ordres du *Major* Roy Forrest, commandant le 562nd *Bombardment Squadron*, 388th *Bombardment Group*.

[1] Avions classés impropres aux missions de guerre. Il s'agit des 41-24639 (Careful Virgin), 42-3440 (Broadway Rose), 42-3461, 42-3493, 42-6080, 42-30342, 42-30595 (Gremlin Gus II), 42-31394, 42-37760 (Avenger) et 42-39835.

[2] Les 43-37637 et 37793.

[3] *Aphrodite Desperate Mission* – J. Olsen – ibooks, New York, 2004 (réédition d'un ouvrage de 1970).

[4] Cette « décoration » officieuse était accordée aux aviateurs ayant sauvé leur vie en sautant en parachute. La chenille symbolisait la soie des parachutes.

▲ Un CQ-4 avec ses antennes supplémentaires. Si l'on en juge d'après la tourelle de nez, les avions-mères étaient armés.

Pendant ce temps, aux USA, on voit les choses en grand. En juillet 1944, un B-24J et un B-17G sont envoyés respectivement aux centres de St. Paul et de Cheyenne pour modifications. Pas moins de 550 équipements pour « missiles » et 110 pour avions-mères sont commandés.

UN FIASCO TOTAL

L'opération « Aphrodite » n'attend plus maintenant qu'un ciel clément pour être déclenchée. Au petit jour du 4 août, le soleil luit dans un ciel sans nuage. L'arrivée des généraux Doolittle et Earle E. Partridge (commandant la 3rd *Bomb Division*) dans leur avion personnel ne laisse planer aucun doute : la première mission aura lieu aujourd'hui. Deux drones doivent être lancés. Le premier (42-30342) est confié au *1st Lieutenant* Fain H. Pool et au *Staff Sergeant* Philipp Enterline ; il décolle à 13h45 et s'envole vers son objectif – le site de V-1 de Mimoyecques – à 90 m d'altitude, solidement escorté par des Spitfire et des P-38. Les deux hommes évacuent l'appareil après que l'avion-mère en a pris le contrôle ; malheureusement, il lui échappe non loin de l'objectif et, vraisemblablement touché par la *Flak*, il explose près de Gravelines, éparpillant ses débris sur près de 6 km. Le second drone (42-39835) devient incontrôlable peu après le décollage, obligeant son équipage (*1st Lieutenant* John W. Fisher et *Technical Sergeant* Elmer Most) à l'abandonner d'urgence ; par malchance, le drone s'écrase et explose à l'endroit où Fisher a atterri, près de Sudbourne, pulvérisant une chênaie et le malchanceux pilote.

Mais la journée n'est pas terminée, et ni Doolittle ni Rand ne veulent rester sur un échec. Deux autres drones sont lancés. Le 42-3461 (1st/Lt Frank S. Houston et Sgt Willard D. Smith) vise le site de V-1 à Watten, mais en raison de nuages apparus au dernier moment, il manque la cible de 500 m. Le rapport dressé par les Allemands donne une autre version :

« Date et heure de l'attaque : 4 août, 16h00. Altitude : 300 m. Avion abattu par la *Flak*. L'attaque était dirigée contre un centre en construction. L'avion a explosé à l'impact en petits fragments, éparpillés sur un rayon de 500 à 1 500 m du point d'impact, créant des cratères de différentes profondeurs (dont un de 20 m). L'avion a maintenu son cap même sous le feu de la *Flak*, et aucune contre-mesure n'a été détectée. Il n'a pas été possible de déterminer s'il était accompagné d'autres avions volant plus haut. Aucune trace de l'équipage ni d'un armement de bord n'a été relevée. Il devait transporter une grande quantité d'explosifs au vu de la destruction complète de l'avion. »

Le quatrième « Baby » décolle à 16h02, direction Mimoyecques. Il est pris en charge par l'avion-mère après que son équipage (1st/Lt Cornelius A. Engel et T/Sgt Clifford A. Parsons) l'a abandonné. Toutefois, il échappe au contrôle et s'écrase à proximité de son objectif. Rapport officiel :

« (1) Un robot a décroché au-dessus du territoire britannique. (2) Un robot a raté la cible de 150 m en raison de la présence d'un nuage qui a masqué la cible au moment de l'impact. (3) Un robot s'est écrasé en territoire ennemi à cause d'une panne d'une commande. (4) Un robot s'est écrasé à 450 m de la cible en raison d'une erreur de jugement du contrôleur. »

La première mission « Aphrodite » se solde par un véritable fiasco : un mort, deux blessés graves et trois légers, et aucune cible n'a été atteinte. Cependant, Arnold encourage Rand à persévérer.

Les affaires reprennent le 6 août, mais seulement deux drones sont prévus : le premier bourré de Torpex pour ouvrir des brèches et le second d'incendiaires et de napalm pour les infiltrer. Le premier (1st/Lt Joseph P. Andrecheck et Sgt Raymond Healy) décolle à 10h50. L'équipage saute après la prise en charge du robot par l'avion-mère. Tout se passe pour le mieux jusqu'à ce que, au large d'Ordford Ness, le CQ-4 décide de lui faire effectuer un virage à droite ; le drone répond par un virage à gauche, bascule sur le dos et plonge dans la mer !

Le second BQ-7 prend l'air à 11h00, mais quand l'avion-mère appelle son équipage, il se rend compte qu'il a prématurément évacué le robot ! Ayant décidé de vivre sa propre vie, le drone fait demi-tour et se dirige vers la côte de l'Angleterre, droit sur la ville d'Ipswich... Le pilote du B-24J qui le cornaque, le *1st Lieutenant* Wilfred F. Tooman, demande aux chasseurs de l'abattre.

▼ Impressionnante vue du lieu de l'écrasement du 42-39835 à Sudbourne le 4 août.

Par chance, après quelques cercles aux abords de la ville, il effectue un nouveau 180 et s'écrase en mer, à quelques milles de Felixstowe. Ouf !

Comme on peut s'en douter, le débriefing entre Doolittle, Partridge, Rand et l'équipage de Tooman est plutôt du genre tendu. Doolittle finit par exploser : « Messieurs. Je vous ai posé beaucoup de questions et ai eu peu de réponses en retour. Il me semble que tout ce projet est placé sous le signe du bricolage, de la trouillardise et de l'ignorance. Vous êtes tous renvoyés à vos chères études jusqu'à nouvel ordre ! »

Le système de contrôle « double AZON », jugé inadapté, est abandonné, et tous les espoirs sont désormais placés dans le système « Castor ». Jim Rand, profondément affecté, repart dans la soirée pour rejoindre le QG du 388th BG. Son avion s'écrase à l'atterrissage à Knettishall ; il est l'un des deux rescapés de l'accident, mais victime d'un choc nerveux, il est envoyé dans un hôpital pour une longue cure de repos.

▲ Les deux passagers du drone étaient équipés d'un parachute dorsal à ouverture automatique grâce à une ligne statique.

▲▲ Le B-17F-100-BO 42-30353 (ex-Ten Knights in the Bar Room du 335th BS/95th BG) transformé pour le projet « Aphrodite ». On distingue la trappe d'évacuation modifiée et le réservoir fumigène ; la tringlerie était reliée à une servo-commande.

« CASTOR »

Cependant, Forrest, qui s'est pris de passion pour « Aphrodite », n'a toujours pas renoncé au projet. Il imagine de couler le *Tirpitz* avec des bombes hydrostatiques britanniques. L'état-major de la RAF, pour lequel toute solution, aussi farfelue soit-elle, pour venir définitivement à bout de ce monstre des mers est digne de considération, donne son accord pour la fourniture d'un certain nombre de ces engins, ainsi que pour autoriser les Américains à décoller du terrain de Lossiemouth, dans le nord de l'Écosse. Le problème, c'est que ces bombes sont trop volumineuses pour être hissées dans la soute d'un B-17. Qu'à cela ne tienne ! Forrest décide de les charger par le haut... Il s'entretient alors avec un ingénieur de Boeing qui lui explique comment découper le toit de la carlingue sans affaiblir la rigidité du fuselage. Quelques jours plus tard, le 42-30595 Gremlin Gus II devient le seul bombardier quadrimoteur américain à cockpit ouvert ! « Eh bien !, voilà ! on a un roadster [5] », commente Forrest. Les essais en vol s'avèrent positifs, et il ne reste plus qu'à charger les bombes hydrostatiques. Quand tout est enfin prêt, la RAF annule son autorisation d'utiliser la piste de Lossiemouth. Pour des raisons de prestige national, elle a décidé de s'occuper toute seule du *Tirpitz* et tiendra parole : le 12 novembre 1944, des bombes perforantes de 6 tonnes font chavirer le cuirassé dans l'Altafjord.

Toutefois, le projet « Castor », pour lequel est spécialement diligenté des USA le *Lieutenant Colonel* Dale Anderson, fin juillet 1944, semble plus prometteur. Celui-ci arrive avec une armée de techniciens qui investit la base de Fersfield d'une manière que ne renierait pas le scénariste de « Mission impossible », où elle débarque des caisses de matériel de haute technologie. Outre d'un double AZON, les drones sont équipés des systèmes électroniques AN/ARW-1 (télécommande des gouvernes et des manettes des gaz), AN/APN-1 (radioaltimètre) et AN/TPN-1 Eureka (transpondeur), ainsi que d'une caméra TV dans le nez braquée sur un compas répétiteur Magnesyn. Enfin, un pot fumigène, bricolé à partir d'un réservoir supplémentaire de P-47, est monté sous le ventre, télécommandé par impulsions électriques pour économiser la fumée. Anderson et son équipe réquisitionnent 20 B-17, dont seulement 11 seront armés [6]. Les 5 avions-mères [7] sont munis de trois systèmes de contrôle : AN/ARW-18 (transmetteur fonctionnant avec le AN/ARW-1), SCR-550 (TV) et AN/APN-2 Rebecca (fonctionnant avec l'Eureka).

Après avoir soigneusement étudié les missions précédentes, Anderson en vient à la conclusion que la répartition des masses des explosifs avait été mal calculée et qu'il ne faut pas charger les drones au-dessus du centre de gravité horizontal ; ce déséquilibre est, selon lui, la principale cause de la perte prématurée des BQ-7. Il limite la charge de Torpex à un peu plus de 8 tonnes, soit 25 paquets de 25 kg derrière le poste de pilotage, 100 dans le compartiment radio et 210 dans la soute à bombes.

Anderson estime également que l'utilisation de lignes statiques pour l'ouverture automatique des parachutes de l'équipage est une erreur. Si elle se conçoit à bord d'un avion de transport pour larguer un stick d'une vingtaine de parachutistes aguerris par une large porte latérale, elle ne se justifie pas pour deux aviateurs sans formation qui doivent se lancer dans le vide à travers une trappe très étroite, située dans le champ d'action des deux hélices intérieures, à une vitesse de plus de 300 km/h.

[5] Décapotable à deux places ou spider.

[6] 42-3438, 30039, 30066, 30178, 30180, 30237, 30353, 30363, 37743, 39824 et 39827.

[7] 43-37946, 37953, 37962, 38006 et 38081.

Anderson est convaincu que cette ligne statique est venue ensuite frapper et détériorer les antennes, entraînant la perte de contrôle des BQ-7. Il propose de n'utiliser que la poignée d'ouverture manuelle, ce à quoi Forrest s'oppose de manière véhémente. Deux pilotes ont été plus ou moins assommés en sautant et, sans la ligne statique, leur parachute ne se serait jamais ouvert ; elle constitue, en outre, pour ces hommes sans expérience du saut en parachute et angoissés à l'idée de se jeter dans le vide, une sorte d'assurance-vie. La ligne statique sera donc maintenue.

▶ Le 42-30039, touché par la *Flak*, s'abîme en mer au large de l'île d'Heligoland, facilement reconnaissable aux hautes falaises qui bordent sa côte Ouest.

◢ Le 42-30237 est perdu de vue par l'avion-mère et s'écrase à cinq kilomètres au sud de son objectif, Oldenburg.

DE MAL EN PIS

La première mission se déroule contre des abris de sous-marins sur l'île d'Heligoland le 11 septembre 1944. Elle est limitée à un drone (42-30180), un avion-mère principal (43-37953) et un second en « backup » (43-37946), assistés par trois B-17 standards pour leurrer les Allemands sur la véritable nature de cette expédition. Le « Baby » est piloté par le *1st Lieutenant* Richard W. Lindahl, un vétéran du 388th BG, secondé cette fois par un copilote, le *2nd Lieutenant* Donald E. Salles, et accompagné par Forrest en personne à bord de l'un des deux P-38 Droop Snoot, ainsi que d'une escorte de 16 P-51. Tout se passe bien jusqu'à l'évacuation des deux membres de l'équipage. Le premier saute dans le vide, et la corolle blanche éclôt normalement, mais le second semble propulsé sous l'avion, du nez jusqu'à la queue, avant de tomber en tourbillonnant ; ni son parachute principal ni celui de secours ne s'ouvriront. Le corps sans vie de Lindahl sera retrouvé dans un champ ; sa ligne statique, qui s'était enroulée autour de son épaule, l'avait retenu dans sa chute, et le choc brutal lui avait rompu les cervicales, le tuant sur le coup.

Quant au drone, il explose à une cinquantaine de mètres de sa cible, victime de la *Flak* !

Cette mission, toutefois, donne lieu à un épisode cocasse. Au cours de l'approche sur les îles de la Frise, Forrest se rend compte qu'il y a un B-17 de trop qui s'est joint à la petite troupe. Très suspicieux, car il sait que les Allemands disposent de B-17 dont ils se servent parfois pour infiltrer les *boxes* de Fortress, il demande au chef du dispositif d'escorte d'aller voir de quoi il retourne. Celui-ci l'informe qu'il s'agit d'un « '17 ordinaire avec les marques de la *Eighth Air Force* ».

- Les sabords sont fermés ? interroge Forrest.
- Fermés des deux côtés, et on peut voir des visages derrière.
- Maintenant, écoutez-moi bien, lui dit Forrest. Ce taxi ne me dit rien qui vaille. Gardez un œil dessus. Si vous voyez les sabords s'ouvrir et les *fifties* se mettre en position, descendez-le ! C'est un ordre ! Pas de si et pas de mais !
- Roger.
- Et encore une chose. S'il quitte la formation et met le cap sur le continent, suivez-le, et s'il essaie de se poser, abattez-le tout de suite. S'il se dirige vers l'Angleterre, suivez-le et observez-le quand il atterrira. Ne faites rien d'autre, sauf de me rapporter ensuite où il a atterri.

Peu après son retour à Fersfield, Forrest est appelé par un *Major* de l'état-major de la *Eighth Air Force* qui le félicite pour la réussite de la mission. Forrest est plutôt surpris de ce compliment, parce que le drone a manqué la cible, mais son interlocuteur lui explique que « les gros bonnets ont tout vu et ils m'ont dit de vous dire que vos hommes ont fait du bon boulot ». Tout vu ? « Eh bien ! vous ne vous souvenez pas qu'on vous a appelé avant la mission pour vous dire qu'un avion bourré de hauts gradés allait se joindre à vous pour observer la mission ? » C'était donc lui ce mystérieux B-17 qu'il avait donné l'ordre d'abattre en cas d'écart de conduite ! Sauf que personne ne l'en avait averti... La liste des personnalités à bord, que lui énumère le *Major*, lui fait froid dans le dos rétrospectivement.

- *Major*, êtes-vous croyant ? Parce que si vous l'êtes, vous feriez bien de bouger votre cul jusqu'à la plus proche chapelle et remercier Dieu de nous avoir épargné de la canicule.
- Pourquoi ?
- Parce que si l'un de ces gros bonnets, dont vous venez de me lire les noms, avait été pris de la fantaisie de vouloir un peu de ventilation dans ce B-17 et si l'un de ces singes étoilés avait ouvert un sabord, ne serait-ce que d'un centimètre, leur putain de taxi aurait été descendu en flammes immédiatement et sans rémission. Et la liste que vous m'avez lue aurait été celle du service funéraire !

Néanmoins, Forrest n'est pas dupe. Le projet « Aphrodite », qu'il soit décliné en « Castor » ou en « double AZON », peu importe, arrive à son terme pour une seule et bonne raison : il n'y a plus de cibles d'une taille suffisante pour justifier sa continuation. Peut-être dans le Pacifique ? Mais Forrest est désormais fatigué de faire la guerre. Il décroche son téléphone pour demander sa mutation dans une unité au Texas.

Après le départ de Forrest, le projet se poursuit néanmoins à-la-va-comme-je-te-pousse. Son remplaçant, voulant mettre l'accent sur

▼ Les deux drones et leurs mères poules en route pour Heligoland le 15 octobre 1944.

la sécurité, se tue lors d'une démonstration de saut en parachute devant les nouvelles recrues, et l'instructeur – un parachutiste breveté – dérive si loin qu'il mettra deux jours à regagner Fersfield !
Cependant, le *General* H. H. Arnold reste un partisan de l'opération « Aphrodite », d'autant plus inconditionnel qu'il voit les choses depuis son bureau de Washington. Il n'est pas de l'avis de Forrest et n'est pas décidé à lâcher le morceau ; il encourage la poursuite du programme contre vents et marées.
Le 14 septembre, la deuxième mission « Castor » dirigée contre la raffinerie d'Hemmingstedt (Schleswig-Holstein) n'est pas plus couronnée de succès : le premier drone (42-30363) se perd en mer. Le rapport signale que « le manque d'expérience de la part du radio dans le maniement du système de télécommande est censé être la cause du dysfonctionnement ». Le second (43-39827) est perdu de vue dans le soleil et ne peut être repéré ni par les deux avions-mères ni par les chasseurs ; le contrôleur décide alors de le faire piquer dans la mer.
Lors de la mission n° 3 contre les installations de *U-Boote* à Heligoland, le 15 octobre, le premier BQ-7 (42-30039) est descendu par la *Flak* et le second (42-37743) explose à 150 m du sol, à 2 km de sa cible, causant de gros dégâts sur une surface de 13 hectares !
Un nouvel effort a lieu le 30 octobre, toujours contre les abris des sous-marins à Heligoland, mais le mauvais temps a raison de la mission. Le premier drone, après avoir trop tourné en rond, tombe en mer en panne de carburant, et le second, lancé en désespoir de cause en direction de Berlin, s'éprend de liberté et va s'écraser de sa propre initiative près de Trollhätan... en Suède, mettant les services diplomatiques US sur des charbons ardents ; toutefois, les Suédois, habitués à servir de cible pour les essais des V-2, leur enverront un message exprimant leur regret de ne pas avoir trouvé la trace de l'équipage du B-17 !
Quatre autres missions auront lieu les 5 décembre 1944 et 1er janvier 1945, toutes se soldant par un échec.

ARNOLD VOIT GRAND

Rien ne semble pouvoir entamer la confiance du chef d'état-major de l'USAAF. Le 27 octobre 1944, dans un mémo au *Major General* Carl Spaatz, commandant les forces aériennes stratégiques US en Europe, il évoque la possibilité de transformer *tous* les bombardiers déclassés (*war weary*) en bombes volantes et de les lancer sur les villes allemandes comme « moyen de briser le moral du peuple allemand »... au rythme de 25 par mois ! Il ajoute : « De mon point de vue, toutefois, il n'y a guère de différence entre le bombardement de zone nocturne des Britanniques et le lancement d'un avion fatigué, disons à une distance de 80 à 100 km de Cologne, qui irait s'écraser quelque part dans les faubourgs de la ville. Mon idée serait de les envoyer au hasard pour qu'ils s'abattent n'importe où sur l'Allemagne, entretenant chez les Allemands la même peur de nos avions fatigués, dont ils ne pourront jamais prévoir où ils iront s'écraser, que celle que les V-1 et les fusées inspirent au peuple britannique. »
La réponse de Spaatz à son « patron » est nuancée, mais il est clair qu'il désapprouve cette idée, qui va à l'encontre de la doctrine d'emploi du bombardement stratégique à l'américaine avec ce qu'elle implique en termes de bombardement de haute précision sur des objectifs strictement militaires et industriels.

L'état-major britannique, au plus haut niveau, reste très partagé sur la question. Le 26 janvier 1945, il finit par s'opposer à ce projet, craignant que sa mise en œuvre « [n']expose Londres, cible particulière des fusées à longue portée, à des attaques similaires de la part de bombardiers allemands usagés ». La question est même évoquée entre Roosevelt et Churchill en marge de la conférence de Yalta. Après le décès du président américain, le Premier ministre britannique écrit à son successeur, Harry S. Truman, que, bien que prenant en compte les souffrances endurées par les Londoniens depuis le Blitz jusqu'aux attaques des V-1 et des V-2, il comprend le raisonnement des Américains et, à son corps défendant, donne son autorisation pour la poursuite du programme « Aphrodite ». Truman, qui sait lire entre les lignes, reçoit le message cinq sur cinq : le 27 avril 1945, il donne l'ordre de suspendre cette opération. Il faut dire aussi qu'il est conscient que la capitulation de l'Allemagne nazie n'est plus qu'une question de jours, et que, bien informé des progrès du programme « Manhattan », il sait qu'il n'aura pas davantage besoin des bombes volantes dans le Pacifique. Et leur bilan – dix-sept échecs en autant de tentatives [8] – n'est guère incitatif à la poursuite du programme, sauf acharnement thérapeutique.

Pourtant, l'état-major s'entête. En février 1945, il décide de la mise en œuvre des projets « Abusive », où des P-38, P-47 et P-51 joueront le rôle de missiles, et « Cottongrass » avec des B-17 et B-24 télécommandés du sol. La fin de la guerre mettra un terme à ce programme – enfin, presque. Aussi délirants que puissent paraître ces projets, ils ont eu un effet très bénéfique sur la recherche en matière d'engins sans pilote et des moyens techniques pour les télécommander (radio, TV, radar...).

Tout comme le Mistel allemand a ouvert la voie au développement des commandes de vol électriques (les ancêtres du « fly-by-wire »), les BQ-7 sont directement à l'origine des drones que nous connaissons actuellement. Se gausser de l'échec opérationnel « d'Aphrodite » masquerait l'immense progrès technologique que ce projet a fait faire dans le domaine du contrôle à distance des avions. Une avance que les Américains sauront maintenir jusqu'à nos jours.

Éprouvant le sentiment d'avoir été trahis et en proie au désœuvrement, les hommes du projet « Aphrodite » mettront le feu à ce qui reste de la base de Fersfield, quand elle aura été désertée par les gardes britanniques après sa fermeture officielle, quelques jours avant la cessation des hostilités en Europe. ■

[8] Il n'est pas tenu compte des missions « Aphrodite » de l'US Navy sur PB4Y-1.

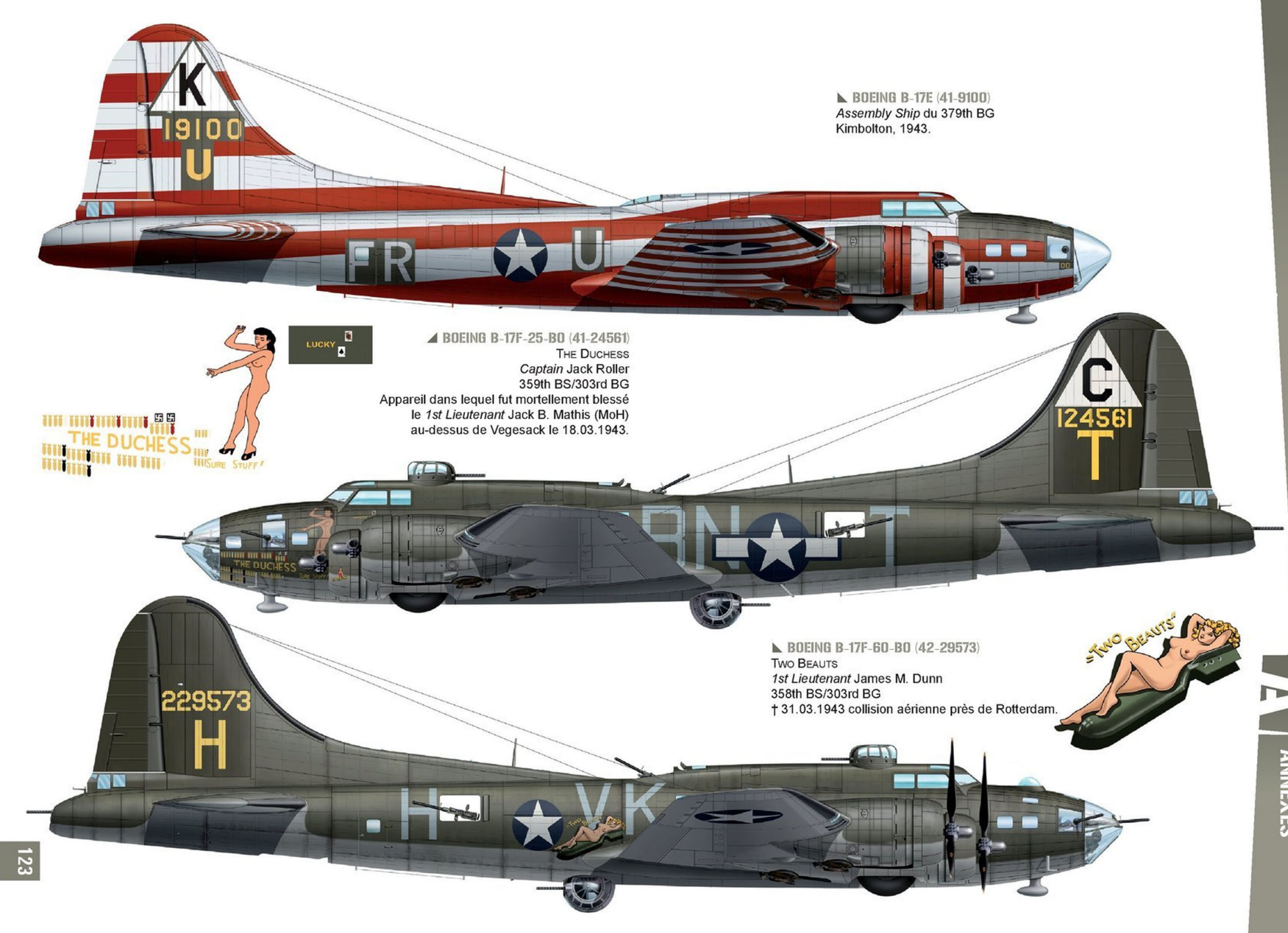
RÉSUMÉ DES MISSIONS - B-17 UNIQUEMENT

« Aphrodite »				
04.08.44	Mimoyecques	42-30342	Abattu *Flak*	
04.08.44	Mimoyecques	42-39835	Incontrôlable	Pilote tué
04.08.44	Watten	42-3461	Abattu *Flak*	
04.08.44	Watten	42-24639	Incontrôlable	Pilote gr. blessé
06.08.44	Watten	42-30312	Incontrôlable	
06.08.44	Watten	42-31394	Incontrôlable	
« Castor »				
11.09.44	Heligoland	42-30180	Abattu *Flak*	Pilote tué
14.09.44	Hemmingstedt	42-30363	Incontrôlable	
14.09.44	Hemmingstedt	43-39827	Perdu en mer	
15.10.44	Heligoland	42-30039	Abattu *Flak*	
15.10.44	Heligoland	42-37743	Explosion spontanée	
30.10.44	Heligoland	42-3438	Sort inconnu	
30.10.44	Heligoland	42-30066	S'écrase en Suède	
05.12.44	Herford	42-39824	Abattu *Flak*	
05.12.44	Herford	42-30353	S'écrase sans exploser	
01.01.45	Oldenburg	42-30178	Rate la cible	
01.01.45	Oldenburg	42-30237	Rate la cible	

PRODUCTION DU BOEING B-17 FORTRESS

XB-17	Model 299	1	–
Y1B-17	Model 299B	13	36-149 à 161
Y1B-17A/B-17A	Model 299F	1	37-369
B-17B	Model 299M	39	38-211 à 223, 38-258 à 270, 38-583 & 584
			38-610, 39-1 à 10
B-17C	Model 299H	38	40-2042 à 2079
B-17D	Model 299H	42	40-3059 à 3100
B-17E	Model 299O	512	41-2393 à 2669, 41-9011 à 9245
B-17F	Model 299P		
	BO	2 300	41-24340 à 24639, 42-5050 à 5484, 4
			2-29467 à 31031
	DL	605	42-2964 à 3562, 42-37714 à 37720
	VE	500	42-5705 à 6204
B-17G	Model 299P		
	BO	4 035	42-31032 à 32116, 42-97058 à 97407,
			42-10379 à 102978, 43-37509 à 38508
	DL	2 395	42-37716, 42-37721 à 40057,
			42-106984 à 107233, 44-6001 à 7000,
			44-83236 à 83885
	VE	2 250	42-97436 à 98035, 44-8001 à 9000,
			44-83864 à 85841
Total :	12 731		

Pour détailler les différents « blocks », nous vous renvoyons à l'excellent site de Joe Baugher : http://www.joebaugher.com/usaf_serials/usafserials.htm



◣ **BOEING B-17E (41-9100)**
Assembly Ship du 379th BG
Kimbolton, 1943.

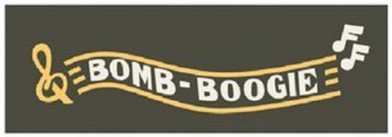
◢ **BOEING B-17F-25-BO (41-24561)**
THE DUCHESS
Captain Jack Roller
359th BS/303rd BG
Appareil dans lequel fut mortellement blessé
le *1st Lieutenant* Jack B. Mathis (MoH)
au-dessus de Vegesack le 18.03.1943.

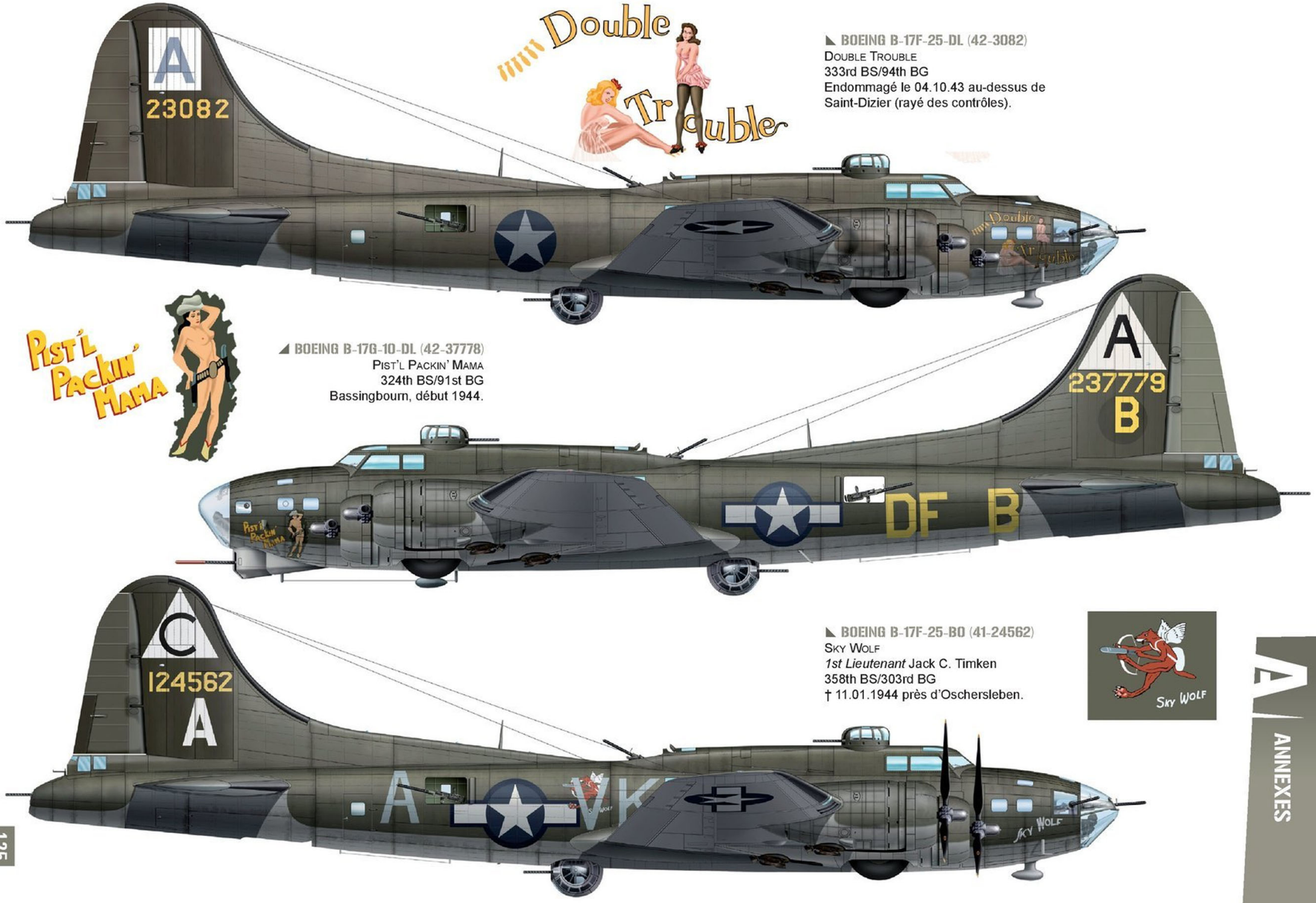
◣ **BOEING B-17F-60-BO (42-29573)**
TWO BEAUTS
1st Lieutenant James M. Dunn
358th BS/303rd BG
† 31.03.1943 collision aérienne près de Rotterdam.

◣ BOEING B-17F-75-DL (42-3547)
LATEST RUMOR
549th BS/385th BG
Great Ashfield, été 1943.

◢ BOEING B-17F-50-BO (42-5432)
THE HUNTING CLUB
1st Lieutenant Ray W. Jess
358th BS/303rd BG
† 22.06.1943 vers Krefeld.

◣ BOEING B-17F-15-VE (42-5763)
BOMB BOOGIE
1st Lieutenant Elwood D. Arp
401st BS/91st BG
† 06.09.1943 à Stuttgart.

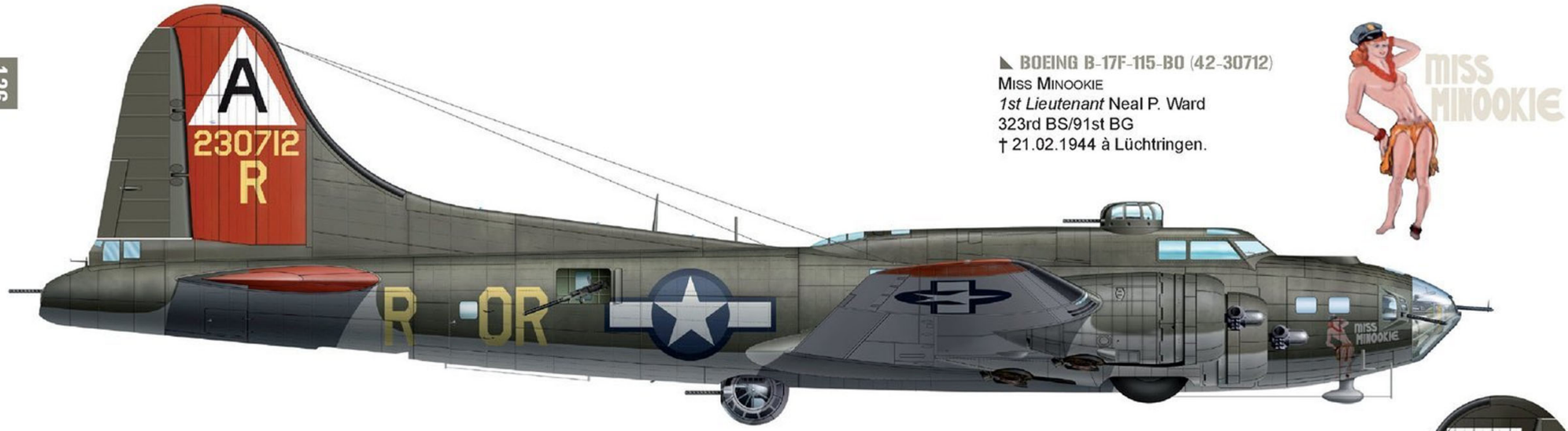




BOEING B-17F-25-DL (42-3082)
Double Trouble
333rd BS/94th BG
Endommagé le 04.10.43 au-dessus de Saint-Dizier (rayé des contrôles).

BOEING B-17G-10-DL (42-37778)
Pist'l Packin' Mama
324th BS/91st BG
Bassingbourn, début 1944.

BOEING B-17F-25-BO (41-24562)
Sky Wolf
1st Lieutenant Jack C. Timken
358th BS/303rd BG
† 11.01.1944 près d'Oschersleben.



◣ **BOEING B-17F-115-BO (42-30712)**
MISS MINOOKIE
1st Lieutenant Neal P. Ward
323rd BS/91st BG
† 21.02.1944 à Lüchtringen.

◢ **BOEING B-17F-95-BO (42-30301)**
IDIOT'S DELIGHT
2nd Lieutenant Theodore A. Milton
332nd BS/94th BG
† 19.06.1944 au-dessus de l'île d'Alderney.

◣ **BOEING B-17F-115-BO (42-30715)**
CINCINNATI QUEEN/BLUES IN THE NIGHT
2nd Lieutenant Malcolm M. Dinsmore
569th BS/390th BG
† 21.06.1944, amerri au retour de Berlin.

◣ **BOEING B-17G-5-VE (42-39885)**
SWEET ROSE O'GRADY
427th BS/303rd BG
Molesworth, 1944.

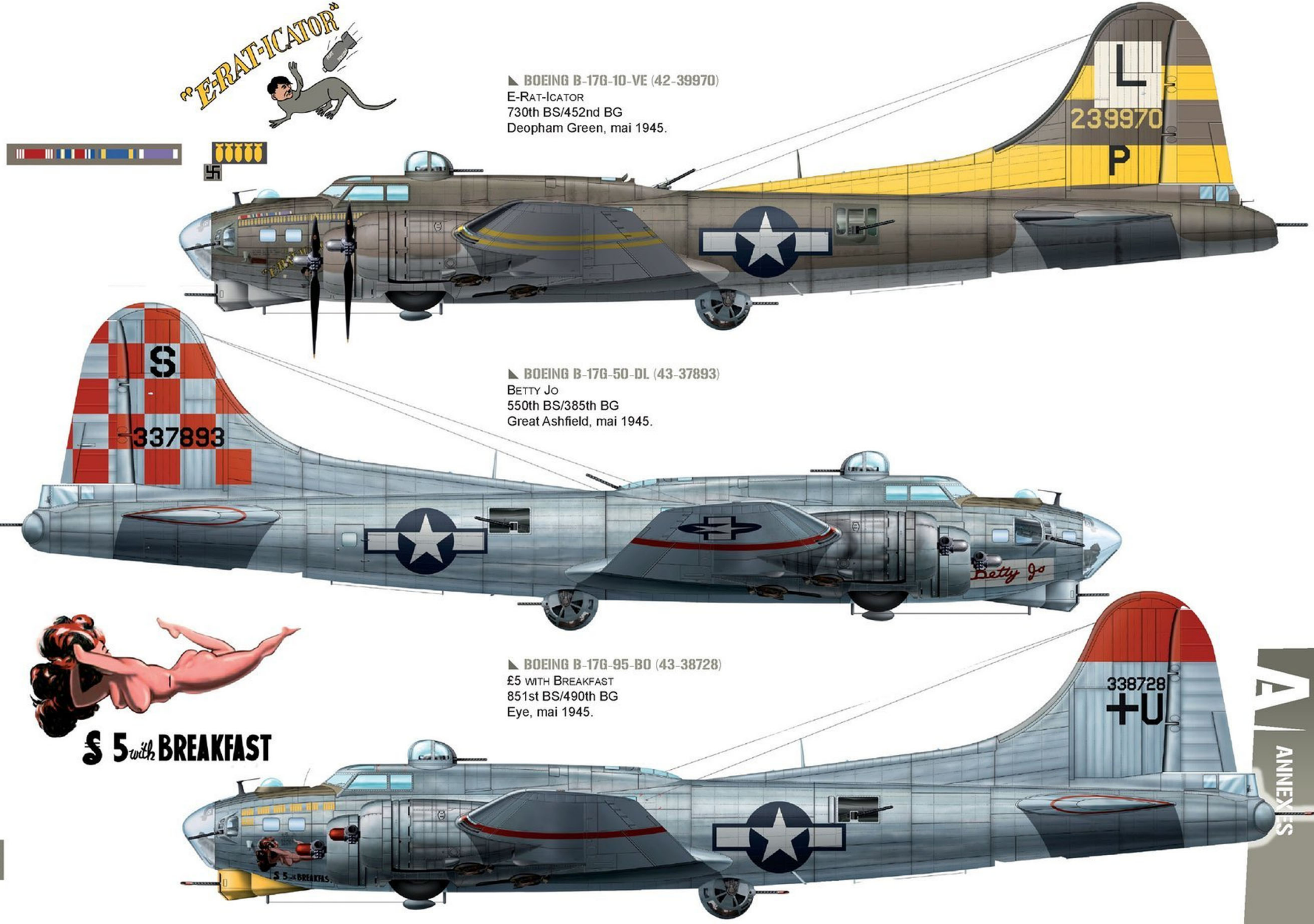
◢ **BOEING B-17F-20-DL (42-3040)**
MISS OUACHITA
2nd Lieutenant Spencer K. Osterberg
323rd BS/91st BG
† 21.02.1944 à Guttersloh.

◣ **BOEING B-17F-10-VE (42-5725)**
THIS IS IT!/FLAPPER
532nd BS/381st BG
Ridgewell, 1944.

◣ **BOEING B-17G-40-VE (42-97976)**
A Bit O' Lace
709th BS/447th BG
Rattlesden, 1945.

◢ **BOEING B-17G-20-VE (42-97622)**
Paper Dollie
Flight Officer Cecil M. Miller (†)
358th BS/303rd BG
Endommagé au combat, écrasé
à Bishop's Waltham, 23 juillet 1944.

◣ **BOEING B-17G-35-VE (42-97880)**
Little Miss Mischief
324th BS/91st BG
Bassingbourn, 4 avril 1945.



◣ **BOEING B-17G-10-VE (42-39970)**
E-RAT-ICATOR
730th BS/452nd BG
Deopham Green, mai 1945.

◣ **BOEING B-17G-50-DL (43-37893)**
BETTY JO
550th BS/385th BG
Great Ashfield, mai 1945.

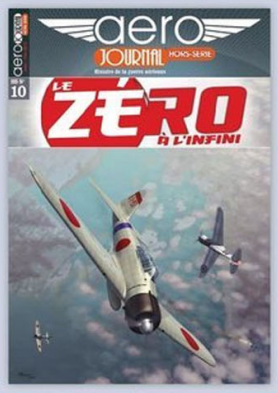
◣ **BOEING B-17G-95-BO (43-38728)**
£5 WITH BREAKFAST
851st BS/490th BG
Eye, mai 1945.

DÉCOUVREZ NOS NUMÉROS HORS-SÉRIE

HS 6 — Les camouflages de la Luftwaffe 1936-1945

HS 9 — Encyclopédie des jets de la Seconde Guerre (T2)

HS 10 — Le Zéro à l'infini

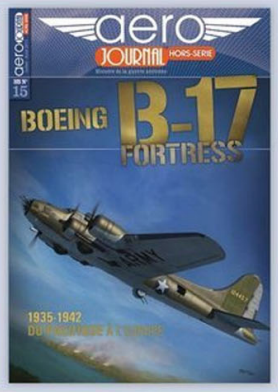


HS 11 — Phantoms israëliens au combat 1969-1982

HS 13 — Le P51 Mustang deuxième époque

HS 14 — 120 secondes fatales La bataille de Midway

HS 15 — Le B-17 Fortress 1935-1942



HS 16 — L'IL-2 Chtourmovik

TOUJOURS EN KIOSQUE, AÉROJOURNAL N°41

EN KIOSQUE EN AOÛT/SETEMBRE, AÉROJOURNAL N°42 : *KAMPFGESCHWADER 200, SUITE*

n°41 — KAMPFGESCHWADER 200 L'escadre secrète du III. Reich

ÉDITIONS CARAKTÈRE
Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon / 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 www.caraktere.com

BON DE COMMANDE

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°42 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°42 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35)	☐ n°17 (Réf. 102)	☐ n°18 (Réf. 103)	☐ n°19 (Réf. 104)
☐ n°20 (Réf. 105)	☐ n°21 (Réf. 106)	☐ n°22 (Réf. 107)	☐ n°23 (Réf. 523)
☐ n°25 (Réf. 525)	☐ n°26 (Réf. 526)	☐ n°27 (Réf. 527)	☐ n°28 (Réf. 528)
☐ n°29 (Réf. 529)	☐ n°30 (Réf. 530)	☐ n°31 (Réf. 531)	☐ n°32 (Réf. 532)
☐ n°33 (Réf. 533)	☐ n°34 (Réf. 534)	☐ n°35 (Réf. 535)	☐ n°36 (Réf. 536)
☐ n°37 (Réf. 537)	☐ n°38 (Réf. 538)	☐ n°39 (Réf. 539)	☐ n°40 (Réf. 540)
☐ n°41 (Réf. 541)			

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

- ☐ n°6 : **Les camouflages de la Luftwaffe** (ref.154)
- ☐ n°9 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 2 (ref.569)
- ☐ n°10 : **Le Zéro à l'infini** (ref.570)
- ☐ n°13 : **P-51 Mustang** - Tome 2 (ref.573)
- ☐ n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574)
- ☐ n°15 : **Le B-17 Fortress : 1935-1942** (ref.575)
- ☐ n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik** (ref.576)
- ☐ n°17 : **Le B-17 Fortress : 1943-1945** (ref.577)

☐ n°11 : **Les Phantom israéliens au combat** (ref.571)
France : 11.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 14.50 € - Reste du monde : 18.50 €

Règlement :
- ☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
- ☐ Mandat postal
- ☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
- ☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

RETROUVEZ LA SAGA DES **B-17** SUR **WWW.CARAKTERE.COM**

aero JOURNAL HORS-SERIE

HS N° 15

1935
1942

DU PACIFIQUE
À L'EUROPE

HS N° 17

1943
1945

MÉDITERRANÉE
ATLANTIQUE
PACIFIQUE

Téléchargez dès à présent nos applications

BATAILLES & BLINDÉS, AIR COMBAT et LOS!

Depuis le début de l'année, pour nos lecteurs adeptes du numérique, vous pouvez télécharger les applications de nos magazines "Air Combat", "Batailles & Blindés" et "LOS!" sur l'App Store Apple, Google Play et Kindle Amazon. C'est aussi le moyen de vous procurer les numéros épuisés de vos magazines préférés !

Google play

amazonkindle

aero JOURNAL HORS-SERIE

B-17 FORTRESS

Avec ce troisième opus, nous bouclons la saga du Boeing B-17 Fortress, l'un des avions les plus mythiques de la Seconde Guerre mondiale.
Il fallait bien un numéro complet pour rendre un hommage appuyé à la *Eighth Air Force*, bien qu'il semble que personne n'en fera jamais vraiment le tour, tant il y a à dire sur cette force aérienne, unique en son genre et qui ne sera pas surnommée *The Mighty Eighth* pour rien.
Après des débuts balbutiants, relatés dans le hors-série précédent, nous retrouvons la *Eighth* au seuil de l'année 1943 et suivrons son évolution, ponctuée de déroutes sanglantes, qui ont fait vaciller l'édifice au point que la stratégie de l'*Air Force* a bien failli être remise en cause, jusqu'au point d'orgue de son histoire : le survol de Berlin en plein jour. La *Eighth* a alors et de manière définitive acquis la suprématie aérienne dans les cieux du *III. Reich*. Ce n'est pas pour autant que le reste des missions ne sera constitué que de « milk runs », mais, désormais, les victoires de la Luftwaffe à ses dépens, bien que parfois spectaculaires, ne seront plus que des combats d'arrière-garde.

M 03410 - 18H - F: 14,90 € - RD

Aérojournal Hors-série n° 18
Juillet - août 2014

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C